А. СЕРГЕЕВ и Н. ТИХОВ

ОПЫТ ПЕРЕДОВИКОВ СТОЛИЧНОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РСФСР

Москва 1949 Ленинград

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие 3
Почин Александра Ягубова 7
Подготовка к рейсу 15
Стахановские рейсы 24
Техника работы лучших кондукторов 35
Борьба за удлинение межремонтных пробегов 42
Экономить везде и во всем 52
Обмен опытом передовиков 63
Инженеры и техники помогают новаторам 72

Редактор *В. Г. Трофимов*
Техн. редактор *О. А. Гурова*

Сдано в набор 12/IX 1949 г. Подписано к печати 24/IX 1949 г.
Тираж 7 000. Печ. л. 2³/₈. Уч.-изд. л. 3,4. Зн. в 1 п. л. 50 000
Л147313. Форм. бум. 70×108/₃₂. Изд. № 600. Зак. 2098.

Типография изд-ва Министерства коммунального хозяйства РСФСР
г. Перово, ул. Плющева, 14.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Наши передовые люди — стахановцы — успешно прокладывают новые пути развития городского транспорта, ломают старые нормы, утверждают новые методы труда.

На городском транспорте все шире развертывается соревнование, рождающее новые формы творческой инициативы масс, новые методы повышения производительности труда, качества работы, производственной культуры.

Мы должны, как говорил Ленин, «тщательно изучать ростки нового, внимательнейшим образом относиться к ним, всячески помогать их росту».

Замечательную инициативу проявили водитель Московского трамвая тов. Становой, водитель Московского троллейбуса тов. Ягубов, водитель Ленинградского троллейбуса тов. Ефременков.

Их опыт работы показал, какие огромные производственные резервы имеются на городском транспорте. Наши передовые люди своим личным примером доказали, каких блестящих результатов можно добиться, безукоризненно выполняя правила технической эксплоатации вагонов и машин, заботливо сохраняя подвижной состав, применяя высокопроизводительные методы труда. Стахановцы-новаторы значительно увеличили межремонтные пробеги трамвая и троллейбуса, достигли большой экономии денежных средств и материалов, улучшили использование подвижного состава.

Товарищи Становой, Ягубов и Ефременков первыми добились выдающихся производственных успехов. Но главная ценность их почина заключается в том, что по их инициативе, горячо поддержанной партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями, развернулось массовое движение водителей, ремонтников, кондукторов городского транспорта по всему Советскому Союзу. Тысячи работников городского транспорта включились в творческое соревнование за увеличение межремонтных пробегов подвижного состава, за экономию средств, за повышение культуры обслуживания пассажиров.

Более тысячи троллейбусных и трамвайных бригад Москвы успешно соревнуются за высокую производственную культуру. Водители троллейбусов тт. Афанасьев, Игнатов, Капченов, Бученков, Морозов, Прохоров и многие другие уже превысили на своих машинах пробег в 150 тысяч километров и теперь добиваются пробега без среднего ремонта до 200—250 тысяч километров. Водители вагонов столичного трамвая тт. Апреликова, Донникова, Самсонов, Конев, Кулешев, Михайлов и сотни других успешно соперничают с прославленным водителем Тихоном Становым.

Свердловские водители трамвая тт. Никитина, Киселева, Фоминых, Завьялова и другие в содружестве с ремонтниками бригад тт. Колпакова, Глазырина, Шилкова, Ичева увеличили межремонтный пробег вагонов с 30 до 40 тысяч километров. Они добились вместе с тем хорошего технического состояния подвижного состава и дали государству за первые шесть месяцев 1949 года около 8 миллионов рублей сверхплановых накоплений.

В июне 1949 года работники Свердловского городского электротранспорта в обращении к транспортникам городов РСФСР призвали всех водителей, кондукторов и ремонтников соревноваться за увеличение пассажирских

перевозок, за удлинение межремонтных пробегов, за повышение сверхплановых прибылей.

Мастера вождения подвижного состава с повышенными пробегами тт. Сентябрева, Рожина, Игошина, Никулина (трамвай г. Иваново), Экизов, Бондарчук и Мироненко (трамвай и троллейбус г. Ростова-на-Дону) и многие другие добились выдающихся результатов, увлекли за собой коллективы.

Многие стахановцы городского транспорта открыли личные счета экономии.

В Сталинграде по призыву тт. Кузнецова и Белоусова многие ремонтники за сравнительно короткий срок сэкономили тысячи рублей. Бригады ремонтников тт. Самарова, Синякова (Сталинград), токарь Гладких, обмотчик Колобухов, кузнец Лотырев (г. Курск) и другие вскрыли значительные резервы экономии средств, материалов и деталей.

На предприятиях трамвая и троллейбуса Ленинграда родилось и приняло широкий размах содружество инженерно-технических работников и рабочих, принявших взаимные социалистические обязательства по повышению производительности труда, рационализации производства, внедрению различных приспособлений и новых механизмов.

Наши новаторы-стахановцы накопили богатый опыт передовых методов труда, высокой производственной культуры. Нужно шире распространять передовой опыт, сделать его достоянием всех водителей, кондукторов и ремонтников.

В связи с этим большой интерес для работников городского электротранспорта представит брошюра А. Сергеева и Н. Тихова «Опыт передовиков столичного электротранспорта», в которой детально описывается опыт работы Александра Ягубова, инициатора социалистиче-

ского соревнования за высокую культуру в работе городского транспорта.

Опыт Александра Ягубова, Тихона Станового и многих их последователей должен быть изучен каждым водителем, кондуктором и ремонтником, каждым инженером, техником, мастером трамвайных и троллейбусных предприятий городов Советского Союза. Применяя передовые методы стахановского труда, каждое предприятие городского транспорта в короткий срок станет образцом высокой производственной культуры, безупречного обслуживания трудящихся.

К. Клопотов,

начальник Главного управления трамваев и троллейбусов Министерства коммунального хозяйства РСФСР

1

ПОЧИН АЛЕКСАНДРА ЯГУБОВА

Городской транспорт нашей страны ежедневно перевозит миллионы советских тружеников. Образцово, высококультурно обслуживать пассажиров — долг каждого работника метро, трамвая, троллейбуса, автобуса, такси.

Советское государство предоставило нам все возможности для того, чтобы создать лучший в мире городской транспорт — самый удобный, быстрый и безопасный. Отечественная промышленность выпускает первоклассный подвижной состав, совершенствуя его на основе новейшей советской техники.

Городской транспорт стал важной отраслью народного хозяйства, имеющей мощную ремонтную базу, квалифицированные кадры и богатейший производственный опыт.

Особенно успешно развивается городской транспорт столицы. Вступает в строй четвертая кольцевая очередь метро, на улицах курсирует все больше комфортабельных вагонов трамвая, цельнометаллических троллейбусов и автобусов усовершенствованной конструкции.

Московский городской транспорт нашего времени не идет ни в какое сравнение с тем, что было до Великой Октябрьской социалистической революции. Уже в 1940 году Московский трамвай перевез пассажиров в пять раз

больше, чем в 1916 году, а протяженность его линий за этот период увеличилась на 220 километров. В конце послевоенной сталинской пятилетки подвижной состав Московского трамвая превысит 2300 вагонов. В 1949 году Москва получит почти 400 комфортабельных вагонов типа «МТВ-82».

По решению правительства в течение 1949—1953 годов в Москве должна быть завершена реконструкция трамвайных линий с заменой железнодорожных рельсов. На протяжении 360 километров будут проложены усовершенствованные желобчатые рельсы тяжелого типа с высокими эксплоатационными качествами. Это позволит еще лучше организовать работу подвижного состава трамвая.

Огромное развитие получил в столице троллейбус. Москвичи по праву считают его одним из наиболее удобных и лучших видов городского транспорта. За 15 с лишним лет своего существования Московский троллейбус превратился в крупную отрасль столичного хозяйства.

В 1933 году в Москве впервые были пущены два деревянных троллейбуса, а сейчас на магистралях столицы курсируют сотни цельнометаллических машин новейшего типа. В 1934 году Московский троллейбус перевозил в среднем 16 000 пассажиров в день, а теперь он ежедневно перевозит около миллиона пассажиров. За время своего существования Московский троллейбус перевез около 2 с половиной миллиардов пассажиров, что значительно превышает население земного шара. Созданный в годы Отечественной войны ремонтный троллейбусный завод вырос в крупное предприятие, коллектив которого уже освоил изготовление новых цельнометаллических троллейбусов.

Непрерывно пополняется парк подвижного состава. Только в послевоенные годы столица получила около

Александр Ягубов.

800 вагонов метрополитена, трамвая, сотни троллейбусов и автобусов.

Одновременно растет и развивается электротранспорт в большинстве городов Советского Союза. С 1942 года

открылось троллейбусное движение в Куйбышеве, Челябинске, Кирове, Свердловске, Алма-Ате, Горьком и в других промышленных центрах страны.

За прошедшие годы выросли тысячи опытных водителей, кондукторов, линейных работников, техников и инженеров городского электротранспорта, овладевших мастерством своего дела. Но неуклонный рост городского транспорта настоятельно требует подготовки все новых квалифицированных кадров, широчайшего распространения передового стахановского опыта.

IX областная и VIII городская объединенная конференция московских большевиков поставила «важной задачей советских хозяйственных и партийных организаций Москвы и области дальнейшее развитие и улучшение городского транспорта». Выполняя это решение, работники столичного электротранспорта по примеру передовых предприятий Москвы включились в социалистическое соревнование за ускорение оборачиваемости оборотных средств, за снижение себестоимости, за увеличение сверхплановых социалистических накоплений.

Письмо трудящихся Москвы товарищу Сталину с обязательством выполнить пятилетку по объему промышленного производства в четыре года вызвало новый мощный подъем среди московских транспортников. У них нашел горячий отклик патриотический почин Александра Чутких и Владимира Ворошина. В коллективах трамвайных депо, троллейбусных парков, маршрутов, станций и отделений развернулась упорная борьба за новые успехи столичного электротранспорта.

В конце июня последователь Владимира Ворошина водитель Третьего троллейбусного парка депутат Московского городского Совета коммунист А. Н. Ягубов выступил инициатором соревнования за высокую культуру в работе городского транспорта. В своем обращении тов. Ягубов писал:

«За последние годы городской транспорт столицы заметно улучшил работу. Значительно увеличилось количество машин на линиях, регулярнее стало движение, резко снизились опоздания и простои подвижного состава. Большую роль в этом сыграло социалистическое соревнование водителей, кондукторов и ремонтников за удлинение межремонтных пробегов подвижного состава, за звание бригад отличного качества.

У нас, на троллейбусном транспорте, существовала норма пробега машины между средними ремонтами в 100 тысяч километров. Еще в 1947 году я задумал перекрыть эту норму вдвое. Тщательный осмотр машины перед выездом, контроль за ходовыми частями, токоприемниками, чистотой электрооборудования, состоянием тормозов помогали добиваться успеха.

Сбережение машины и ее агрегатов зависит от плавного пуска и торможения, строжайшего выполнения правил уличного движения, от хорошего знания трассы маршрута и его особенностей: состояния дорожного покрытия, контактной сети, интенсивности потока транспорта в разное время суток. Кондуктор Нина Павловна Артемова, которая работает со мной уже свыше двух лет, крепко мне помогает. Она старается не перегружать машины, следит за сохранностью инвентаря в пассажирском салоне.

Мелкие неполадки я всегда устраняю сам. Это помогает содержать машину в хорошем техническом состоянии и еще лучше знать все особенности оборудования. Мои старания не пропали даром. Троллейбус № 903 прошел без среднего ремонта свыше 220 тысяч километров. На новой машине я обязуюсь довести межремонтный пробег до 250 тысяч километров.

Узнав о почине помощника мастера комбината «Трехгорная мануфактура» имени Дзержинского Владимира

Ворошина, я решил, что надо применить это начинание и на городском транспорте.

Социалистическая промышленность дает нам первоклассные машины — новые цельнометаллические троллейбусы, автобусы, трамвайные вагоны. Они несравненно комфортабельнее, чем машины старых, довоенных типов.

Но это далеко не значит, что мы культурно обслуживаем москвичей. Можно прямо сказать, что транспортники еще в большом долгу перед пассажирами. Различные неполадки снижают качество обслуживания москвичей и культуру нашей работы. К сожалению, нередки простои подвижного состава на линиях и даже возвраты в парк и депо. Порою линейный персонал — кондуктора, билетные контролеры, водители — невнимательно, а иногда и грубо обращаются с пассажирами. Любой работник трамвая, автобуса и троллейбуса должен помнить, что быть предупредительным и вежливым — его первейшая обязанность. Все мы, работающие на городском транспорте, призваны полнее и лучше обслуживать пассажиров.

Бывают в нашей работе, на первый взгляд, «мелкие», но досадные промахи. Возьмем, к примеру, подъезд к остановкам. Некоторые водители останавливают машину в одном — двух метрах от тротуара. Это создает при посадке и высадке значительные затруднения для пассажиров и особенно для женщин с детьми, престарелых и инвалидов. Увеличивается и время стоянки, а следовательно, снижается эксплоатационная скорость этих машин.

Некоторые кондуктора не считают своим долгом ходить по салону для продажи билетов и затрудняют пассажиров передачей денег. Отдельные кондуктора невнимательно следят за посадкой, не объявляют остановок. Не всегда в наших машинах чисто, особенно к концу

рабочего дня. Все это не к лицу транспортникам столицы.

Мы, работники троллейбуса, автобуса и трамвая, можем резко повысить культуру работы и значительно лучше обслуживать пассажиров. Я и кондуктор тов. Артемова предлагаем начать социалистическое соревнование за высокую культуру в работе столичного транспорта, за всемерную экономию.

Мы ставим своей задачей отлично обслуживать пассажиров, держать в исправности все агрегаты и узлы троллейбуса. Я буду тщательно экономить электроэнергию, старательно сберегать резину, бороться за увеличение сроков службы агрегатов.

Особое внимание я обращаю на «мелочи»: вождение троллейбуса без рывков и толчков, точный подъезд к остановкам, своевременное открывание и закрывание автоматических дверей. Кондуктор Артемова берется культурно и внимательно обслуживать пассажиров, тщательно следить за чистотой и сохранностью оборудования пассажирского салона.

Все водители автобусов, троллейбусов и трамваев могут дать государству миллионы рублей экономии, удлиняя межремонтные пробеги подвижного состава, сберегая электроэнергию, резину и горючее. Кондукторы городского транспорта, борясь за полный сбор выручки, могут дать стране миллионы рублей сверхплановых накоплений.

Славный патриотический почин передовых людей социалистической промышленности должен найти и, конечно, найдет широкий отклик в дружной семье транспортников столицы.

Сделать столичный транспорт образцом высокой производственной культуры, подлинной заботы и внимания к пассажирам, образцом рентабельной работы —

долг каждого работника троллейбуса, автобуса и трамвая.

Пусть наш напряженный и самоотверженный труд пойдет на благо любимой Отчизны, поможет трудящимся столицы сдержать слово, данное в письме учителю и отцу, родному товарищу Сталину, — выполнить пятилетку по объему производства в четыре года».

Как и следовало ожидать, призыв А. Ягубова встретил дружную поддержку со стороны работников городского транспорта. В первом троллейбусном парке водитель коммунист Анатолий Бученков своей работой доказал, что пробег троллейбуса между ремонтами № 1 может быть увеличен по крайней мере в два раза. Водитель Октябрьского трамвайного депо коммунист т. Становой вторично довел межремонтный пробег своего моторного вагона до 51 тысячи километров, значительно перекрыв установленную норму.

То, что прежде казалось неосуществимым, стало реальностью сегодняшнего дня. Такова сила социалистического соревнования, поднятого на высшую ступень.

За один только месяц со дня обращения тов. Ягубова социалистическое соревнование за высокую производственную культуру на городском транспорте охватило сотни трамвайных и троллейбусных бригад, сотни бригад ремонтников и линейных работников. Более 600 троллейбусных бригад соревнуются на звание «Лучший маршрут», «Лучший водитель», «Лучший кондуктор». Многие водители троллейбуса — тт. Капченов, Лебедев, Чучин, Либертовский, Никифоров, Игнатов, Морозов, Зверев, Семенов, Афанасьев и другие — довели межремонтный пробег своих машин более чем до 150 тысяч километров и сейчас борются за перепробег до 250 тысяч километров. Водители трамвайных вагонов тт. Кулешов, Конев, Росляков, Михайлов и многие другие соперничают с т. Становым в борьбе за увеличение межре-

монтных пробегов поездов. Кондукторы стараются в своей работе подражать Н. Артемовой, которая отлично обслуживает пассажиров и не имеет от них ни одной жалобы.

Опыт ягубовских бригад приобрел исключительное значение. Размах движения, начатого Ягубовым, стал подлинно массовым.

ПОДГОТОВКА К РЕЙСУ

Для бесперебойного курсирования трамваев и троллейбусов решающее значение имеет качество подготовки подвижного состава к рейсам. Всякая, даже самая мелкая, техническая неисправность троллейбуса или трамвайного вагона может вызывать простои их на линии, возвраты в парк и депо.

Поэтому троллейбусные и поездные бригады, если они хотят отлично обслуживать пассажиров, должны с исключительным вниманием готовить свои вагоны и машины к очередным рейсам.

За долгие годы работы на московском троллейбусном транспорте водитель А. Ягубов не допустил ни аварий, ни простоев, ни возвратов машины из-за технической ее неисправности. Когда тов. Ягубов занят во второй смене, он возвращается в парк в 22 часа 30 минут. Вместе с дежурным баллонщиком водитель проверяет состояние резины, а с дежурным приемщиком производит осмотр троллейбуса.

Учтя замечания своего сменщика, делает запись в книге заявок на профилактический ночной осмотр машины. Не ограничиваясь письменной заявкой, Ягубов идет к рабочим, которые должны выполнить ту или иную ремонтную операцию, и предупреждает их устно, какие дефекты нужно устранить в его машине. Иногда он сам.

засучив рукава, берет инструмент и помогает ремонтникам лучше выполнить свою заявку.

При сдаче машины на ночной осмотр Ягубов не только отмечает в книге заявок выявленные дефекты, но и интересуется причинами их возникновения.

Вот, скажем, во время работы на линии перестали полностью раскрываться задние двери. И это мешает пассажирам спокойно входить в салон. На конечной остановке Ягубов осматривает двери и устанавливает, что в их створку попал обрывок резины. В заявке на ремонт № 0 водитель все же отмечает, что необходимо проверить всю систему открывания и закрывания дверей и сам принимает участие в этой проверке. Он учится у ремонтников, как лучше отрегулировать пневматический тормоз, сменить щетки тягового двигателя, исправить токоприемник и т. д., изучает возможные причины технических неисправностей, овладевает технологией ремонта.

В московских троллейбусных парках все машины закреплены за определенными потоками ночного профилактического осмотра. Троллейбус Ягубова уже несколько лет ставится на нулевой ремонт потока, где мастером знаток этого дела тов. Крылаткин. С коллективом работников потока у водителя крепкая деловая дружба. Он критикует работу ремонтников, если они допускают погрешности, строго контролирует качество выполнения своей заявки. И слесари электрики и механики потока знают, что ни Ягубов, ни его последователи не пройдут мимо даже самого мелкого технического дефекта.

Лучшие коллективы ремонтников, подхватившие почин помощника мастера комбината «Трехгорная мануфактура» Владимира Ворошина, борются за высокую производственную культуру. Они стараются высококачественно и полностью выполнять заявки водителей. Но все же конкретная забота каждого водителя о подго-

товке своей машины к очередному рейсу повышает ответственность работников ночного потока.

Не случайно Ягубов тщательно заботится о составлении заявки и контроле над ее выполнением. Технология ремонта № 0 в совершенстве изучена этим передовым водителем. Она разработана на основе стахановского опыта.

Последовательность операций на посту № 1 такова: 1) проверка сопротивления изоляции; 2) очистка пола салона и подножек; 3) уборка и промывка крыши; 4) очистка крыльев, колес, надколесных кожухов, наружного никеля; 5) промывка обшивки и наружной стороны стекол; 6) протирка стекол.

Затем машина перегоняется на пост № 2, где производятся следующие операции: 1) очистка узлов, агрегатов и механических частей под кузовом; 2) осмотр токоприемника (головок, штанг, основания) и радиореакторов; 3) осмотр контакторов и реле; 4) осмотр контакторных панелей; 5) осмотр ящика шунтовых сопротивлений; 6) осмотр пусковых реостатов (ленты, изоляция, крепление); 7) осмотр контроллера и реверсора; 8) осмотр тягового мотора; 9) осмотр клеммовой коробки; 10) осмотр мотора компрессора и регулятора давления.

На посту № 3 операции следуют так: 1) проверка системы высоковольтного освещения, отопления, стеклообогревателей; 2) осмотр щитка РЩ-38, сигнальной лампы. стеклообогревателей; 3) осмотр выключателей мотора компрессора и управления; 4) осмотр плафонов главного и вспомогательного освещения; 5) осмотр реле-регулятора и распределительного низковольтного щитка; 6) осмотр аккумуляторной батареи, а также проверка действия аппаратов звуковой и световой сигнализации; 7) осмотр низковольтного генератора; 8) осмотр дисков (колес, фланцев полуосей и баллонов); 9) проверка передней оси, передних и задних рессор, рулевого управ-

ления, балки заднего моста и редуктора; 10) проверка тормоза колес, тяг ручного тормоза, тяг воздушного тормоза; 11) осмотр компрессора, 12) осмотр дверных механизмов, привода дверей, стеклоочистителя, крана управления дверями, манометра, ручного тормоза; 14) осмотр резервуаров.

На посту № 4 операции производятся следующим образом: 1) смазка точек троллейбуса в соответствии с таблицами; 2) осмотр кузова. На посту № 5 производится: 1) протирка никеля внутри машины; 2) уборка машины; 3) приемка троллейбуса инспектором ОТК. Он должен проверить последовательность включения контакторов, пневматическое оборудование и герметичность пневматической системы, сопротивление изоляции, высоковольтное освещение, отопление и стеклообогреватели, звуковую и световую сигнализацию.

Этим вкратце исчерпывается перечень основных работ на ночном потоке.

В целом работники ремонта № 0 обязаны провести осмотр состояния и крепления деталей оборудования, очистку его от пыли и грязи, проверку изоляции, утечки воздуха и смазки, устранение всех неисправностей, указанных в заявках водителей и обнаруженных при осмотре, уборку и мойку троллейбусов перед выпуском их на линию.

Изучив весь технологический процесс ремонта № 0 по отдельным операциям, Ягубов производит приемку своей машины таким образом, что вне его внимания не остается ни один дефект. С таким же знанием дела он составляет заявки при сдаче машины на ночной поток.

Составление заявки водителя — это не пустая формальность. Иной водитель по своей небрежности или малоопытности допускает грубые ошибки при составлении заявок и тем самым затрудняет работу ремонтников, удорожает стоимость ремонта. Бывает так, что водитель

пишет заявку, не разобравшись в существе технических неисправностей своей машины. Руководствуясь таким документом, ремонтники теряют много времени на выявление причины дефекта, указанного в заявке. В результате отдельные машины выпускаются на линию в неудовлетворительном техническом состоянии.

Приведем характерный случай. Однажды Ягубову довелось поработать несколько часов на резервном троллейбусе № 834. В пути он услышал какой-то глухой стук, отдававшийся в руле. «Что бы это могло значить?» — подумал водитель. Просмотрев книгу заявок, он прочитал пять записей: «Устранить стук в левой передней ступице». После каждой записи стояла отметка мастера потока и инспектора ОТК о том, что ступица осмотрена и в ней не обнаружено никаких дефектов. Между тем водители, управляющие этой резервной машиной, упорно продолжали жаловаться на стук и упрекали ремонтников в том, что они не выполняют их заявок.

Ягубов, отлично знающий устройство и оборудование троллейбусов, по характеру стука быстро определил место повреждения. «Ступица тут не при чем, — решил он. — Неисправен левый передний баллон».

Он записал в книгу заявок: «Устранить стук в переднем левом баллоне». А ночью пришел на поток проверить свое предположение. Ремонтники, осмотрев баллон, установили, что в нем произошел продольный разрыв протектора и отслоение резины. Секрет стука был раскрыт и дефект устранен.

Таких фактов из практики Ягубова можно привести множество. При выявлении и устранении любых технических неисправностей он доискивается их причин не ради простого любопытства.

Правильный технических анализ повреждений позволяет ему повышать свое мастерство вождения машины,

изучать взаимодействие агрегатов и деталей и в конечном счете заставить их служить годами без замены.

Как опытный врач ставит больному обоснованный диагноз и намечает верный способ лечения, так и опытный водитель должен безошибочно определять характер дефектов в машине, облегчать и ускорять работу по их устранению.

— Точное составление и выполнение заявки водителя, — утверждает тов. Ягубов, — важнейшее звено в подготовке подвижного состава к рейсам. Прежде чем написать заявку, я узнаю характер и причины дефектов. Грамотно написать заявку может лишь тот водитель, который хорошо знает машину и ее оборудование. Следует помнить, что ошибки, небрежные записи в книге заявок могут вредно отразиться на качестве ремонта № 0.

В те дни, когда Ягубов занят в утренней смене, он приходит в парк за 40—50 минут до выезда на линию. В диспетчерской отмечается у дежурного, проверяет инструмент, который может понадобиться в пути, получает машинное расписание и путевой лист. С путевкой и книгой заявок он идет к своему троллейбусу и на месте контролирует качество ремонта № 0.

В прошлом водители производили приемку машин только по записям в книге заявок. Теперь Ягубов этим не ограничивается. Он делает осмотр по своей системе, последовательно проверяя работу каждого агрегата.

Обычно осмотр он начинает с проверки состояния низковольтного оборудования: включает фары, подфарники, трафареты, лампочку низковольтного щитка, запасное освещение, сигнал, фонари подножек.

Затем он осматривает колеса, проверяет затяжку баллонных и фляицевых гаек, накачку баллонов, производит наружный осмотр тормозных тяг и механического оборудования. После этого взбирается на крышу, где прове-

ряет исправность штанг и головок токоприемников: крепко ли закреплены головки, хорошо ли вращается вилка, имеется ли угольная вставка и т. д.

Следующая операция — осмотр высоковольтного оборудования. Водитель осматривает, как укреплены контакторные детали: испытывает действие автоматического выключателя, рубильников цепи управления и цепи компрессора. С особым вниманием проверяет, нет ли заеданий в свободном ходе пусковой и тормозной педалей. Проверяет, как очищены от грязи и пыли компрессор, моторовводная коробка, аккумуляторная батарея. Вместе с кондуктором осматривает машину снаружи и внутри, проверяет, как протерты стекла и убраны салон и кабина.

Закончив осмотр троллейбуса, Ягубов ставит штанги, включает компрессор и при достижении давления $6^1/_2$ атмосфер приступает к проверке всей пневматической системы и последовательности включения контакторов, зажигает освещение в салоне.

При выявлении какой-либо недоделки (а это после подобного контроля теперь случается крайне редко) требует быстрого ее исправления. Его троллейбус выходит из ворот парка значительно раньше установленного времени. У водителя в запасе 10—15 минут.

На нулевом рейсе водитель проверяет выбег машины, ее накат, тормозную систему, действие пусковой и тормозной педалей на ходу.

Должностная инструкция — закон для каждого водителя. Но Ягубов внес в нее ряд стахановских добавлений и поправок, позволивших ему образцово организовать сдачу и приемку своей машины.

По-новому организовал подготовку своего троллейбуса к рейсам и водитель Первого парка Анатолий Бученков. Особое внимание уделяет его бригада качеству профилактического ночного осмотра.

Ежедневно до выезда из парка и в процессе работы на линии бригада Бученкова производит проверку и осмотр радиореакторов, штангового провода и пусковых сопротивлений. Проверяются и очищаются от грязи головки токоприемника и осуществляется постоянный контроль за качеством смазки. Наряду с этим бригада подтягивает ослабевшие крепления токоприемников, проверяет нормальную натяжку штанг, следит за состоянием контакторов и устраняет все малейшие неполадки. Бученков внимательно следит за чистотой аккумуляторной батареи, не допуская окисления клемм, своевременно доливает электролит. Проверяется крепление сигнала, звонок кондуктора, зуммер и фары, запасное освещение и габаритные фонари.

Контролируется просадка рессор, состояние их листов и хомутов. Бригада внимательно следит за состоянием рулевого механизма, компрессора, переднего и заднего мостов, предупреждает утечку масла.

Дважды в неделю Бученков и его сменщик Козлов поочередно остаются на ночь в парке и вместе с рабочими участвуют в тщательном осмотре машины и главным образом тех агрегатов, которые могут быть проверены только на канаве.

Таким образом проводится проверка тягового двигателя и мотора компрессора, прочистка коллектора, проверка состояния щеток. В это же время производится проверка и очистка от грязи генератора, внешняя проверка кардана, редуктора и другого оборудования, расположенного под рамой. Все агрегаты внизу тщательно протираются.

За час до выезда на линию Бученков проверяет выполнение заявки, если она была, производит внешний осмотр контакторных панелей, предохранителей, проверяет дверной механизм, работу низковольтного оборудо-

зания, осматривает головку токоприемников, проверяет давление в баллонах.

Эта повторная проверка производится несмотря на то, что бригада обычна уверена в высоком качестве осмотра машины, произведенного предыдущей сменой.

Сразу же за воротами парка Бученков проверяет действие тормозов — электрического, пневматического и ручного, рулевого управления, контролирует: заряжает ли генератор аккумуляторную батарею, следит за плавностью набора скорости.

Внедрение высокой производственной культуры на городском транспорте требует от ремонтников и особенно от троллейбусных и поездных бригад более усовершенствованного метода подготовки подвижного состава к рейсам. Метод Ягубова не представляет ничего сложного, он, несомненно, доступен каждому водителю, который добивается бесперебойной работы своей машины на линии.

Точно также получит широкое распространение метод подготовки трамвайных вагонов к рейсу, применяемый водителем Октябрьского депо тов. Становым.

Этот передовой водитель Московского трамвая, как и Ягубов, является утром в депо с таким расчетом, чтобы тщательнейшим образом осмотреть и принять свой вагон перед выездом на линию. Он проверяет исправность каждого агрегата, каждой детали оборудования. От его зоркого глаза не ускользает ни одна техническая погрешность. Требовательность к ремонтникам и к себе, отличное знание техники ремонта помогают тов. Становому выявлять и своевременно устранять малейшие неисправности, которые могут вызвать простои поезда на линии.

В трамвайном хозяйстве насчитываются сотни водителей, использовавших метод тов. Станового по подготов-

ке вагонов к рейсу. Водитель 28-го трамвайного маршрута тов. Родаев пишет:

«Наша забота о пассажире начинается в депо, еще до выезда вагонов на линию. Принимать смену я прихожу всегда за 30—40 минут. Следом за мной к поезду приходят и кондуктора. Приемку поездов начинаю с просмотра поездной книги, где отмечается выполнение заявок на ремонт. Осматриваю внешний вид вагонов, проверяю регулировку тормозной системы. Правильная регулировка тормозной системы имеет в нашей работе огромное значение. Внимательно проверяю и другое оборудование. Тем временем кондуктора осматривают салоны вагонов, протирают поручни, диваны, стекла. Из депо выезжаю на 5—7 минут раньше и еще раз проверяю исправность оборудования поезда во время нулевого рейса. К конечной станции «Площадь 10-летия Октября» привожу поезд точно по расписанию. Здесь мы принимаем пассажиров и отправляемся в первый рейс».

Разумеется, эти стахановские методы по подготовке подвижного состава к рейсам будут в дальнейшем дополнены новыми мероприятиями, которые помогут образцовому обслуживанию пассажиров на всех видах городского транспорта.

СТАХАНОВСКИЕ РЕЙСЫ

Ягубов и Становой явились инициаторами значительного увеличения эксплоатационной скорости, сочетая отличное вождение с умелым применением лунинских методов ремонта.

— Секрет моего успеха, — говорит Ягубов, — заключается в том, что я во время рейса применяю надежную систему предупреждения преждевременного износа агрегатов и деталей.

Предупредить малейший толчок и рывок — значит

удлинить пробег на несколько километров. Иной водитель рассуждает так: «Чего я буду по пустякам беспокоиться: машина у меня замечательная, работает, как часы, и какой-нибудь ухаб ей нипочем».

В хороших хозяйских руках прекрасная советская машина может дать вдвое, втрое больше, чем предусмотрено нормами. Но для этого надо привыкнуть к мысли, что малейшая небрежность в пути — незамеченная выбоина, резкий поворот руля — болезненно отражаются на машине. Пусть это не сразу сказывается, но ведь путь-то какой предстоит — 250 тысяч километров! А это шесть кругосветных путешествий!

Если сегодня простишь себе одну мелкую небрежность, завтра другую, то сколько же их накопится за всю эту долгую дорогу!

Настоящий водитель не простит себе ни одного рывка и всегда во-время заметит препятствие, предупредит резкое торможение.

Пуск и торможение рывками — это и есть та бескультурность, которая совершенно нетерпима на городском транспорте. Такие рывки не только отражаются на машине, но и являются проявлением невежливости, неуважения к пассажиру. Культурно обслуживать пассажира — это значит быть вежливым во всем и прежде всего так водить машину, чтобы пассажир ежеминутно ощущал чуткое, заботливое отношение к себе со стороны водителя.

Опыт убедил меня в том, что любой водитель может в самых трудных условиях водить машину без рывков, предупреждая таким образом преждевременный износ агрегатов.

Я всегда произвожу пуск плавно, постепенно нажимаю педаль, строго выдерживая постоянную скорость ее движения, равномерно переходя с первой на последующие позиции контроллера.

Никогда я не забываю о том, что первые позиции контроллера являются только пусковыми. Иначе машине придется дорого расплачиваться за подобную забывчивость водителя. Разумеется, я не задерживаюсь на пусковых позициях, так как тогда неизбежен перегрев сопротивлений реостатов. Поэтому я быстро перехожу на позиции ходовых скоростей и стараюсь всемерно использовать накат.

Нужно по-хозяйски, умело пользоваться тормозами. Я упорно тренировался в умении правильно использовать рекуперативное торможение, применяя его плавно, равномерно замедляя движение машины.

Очень важно научиться правильно использовать электрическое реостатное торможение.

Применяя электрический тормоз, я все время помню о том, чтобы не принести ущерба электродвигателю. В последних типах троллейбусов значительно усовершенствован ручной тормоз, и я использую его, как служебный тормоз.

Ягубов упрекал ряд водителей, и даже весьма опытных, в том, что они редко пользуются рекуперативным торможением. Они избегают его потому, что этот способ торможения требует точности и выдержки, иначе страдает трансмиссия. Нерадивые водители полностью не используют врученную им прекрасную технику. А ведь рекуперация выражается в том, что мотор работает как генератор и дает энергию в контактную сеть. Разве можно упускать такую замечательную возможность экономии электроэнергии?!

Сам Ягубов мастерски применяет рекуперативное торможение, плавно и постепенно отпускает педаль контроллера назад, равномерно замедляя ее движение. Никто лучше его не использует накат, точно рассчитывая движение машины, добиваясь максимальной экономии электроэнергии и сохранности троллейбуса.

— Кто любит машину, тот всемерно использует выбег, не упуская для этого ни одной возможности, — говорит Ягубов.

Молодым водителям он терпеливо и настойчиво разъясняет и показывает, как нужно правильно производить торможение. Вот он уверенно и плавно нажимает на тормозную педаль, точно рассчитывая, какая нужна сила торможения. Показывая правильные приемы использования тормоза, Ягубов предостерегает против резких и частых толчков педали, приводящих к растратам воздуха.

— Один молодой водитель говорил мне, — рассказывает Ягубов, — что он действует всегда правильно, плавно производит пуск и торможение, но его машина почему-то часто капризничает и требует внеплановых ремонтов.

Я совершил несколько рейсов с этим водителем и обнаружил, что он часто не замечает допускаемых им нарушений инструкции о правильном пуске и торможении. Это объясняется тем, что он с самого начала не приучил себя к строжайшему выполнению правил и позволял себе «мелкие» отклонения от инструкции. И так водитель сам же сбил себя с толку: вместо того, чтобы сразу же выработать в себе правильные автоматические навыки, он действовал размагниченно и затруднил свою работу.

Вот, например, меня часто удивляют водители, которые привыкли почему-то сначала трогать машину с места, а потом уже закрывать двери. А для меня так поступить было бы весьма затруднительно. Я приучил себя действовать по инструкции, и сделать наоборот — для меня значит приложить какое-то дополнительное усилие. Выходит, что работать правильно — легче, чем действовать бессистемно.

Любому водителю не так уж трудно выработать в се-

бе правильные приемы работы. Услышав сигнал кондуктора к отправлению, я сначала обратным поворотом рукоятки крана управления закрываю обе двери, а потом уже произвожу плавный пуск троллейбуса. Разве это сложно? Так почему же часто приходится видеть идущие троллейбусы с открытыми дверями? Становится совестно за такого водителя.

Совсем не трудно выработать в себе чувство постоянной настороженности. Тогда и работать легче.

Непременный долг водителя — предупреждать порчу контактной сети. Если несвоевременно остановить троллейбус, когда сходит с провода штанга токоприемника, то может произойти авария контактной сети и нарушится движение на линии. Поэтому я всегда очень осторожно проезжаю поворотные кольца, пересечения, кривые.

Вся система работы Ягубова построена так, чтобы изодня в день успешно добиваться максимального суточного пробега машины, точного соблюдения графика движения.

На общегородском собрании стахановцев московского городского транспорта передовики соревнования рассказывали прежде всего о том, как они борются за строжайшее выполнение расписания движения. Тов. Становой, ссылаясь на свой многолетний опыт, утверждал, что подлинный мастер-водитель может водить свой поезд точно по расписанию в любых условиях зимой и летом.

Какая бы ни была интенсивность уличного движения, сколько бы препятствий ни встречалось на пути, — настоящий стахановец все же во-время прибудет к остановке. Для этого, — говорит тов. Становой, — требуется исправная машина, знание пути, умение рассчитывать, где и с какой скоростью будешь ехать, правильно пользуясь параллельным включением моторов.

— Главная наша продукция — точность, — часто повторяет Ягубов.

— Отнять у тысячи пассажиров одну минуту — значит растратить многие часы драгоценного советского времени, — говорит тов. Становой.

Весьма поучительные результаты дал хронометраж рабочего дня передовых стахановцев московского городского транспорта: Ягубова, Бученкова, Козлова — водителей троллейбуса — и Станового, Пушкарского, Волкова, Жукова — водителей трамвая. Их объединяет присущее им стахановское качество — умение в любых условиях точно выполнять график движения, предупреждать простои и опоздания. Они научились, по выражению Ягубова, «выжимать минуты», умело распоряжаться запасом времени. У них всегда находится в запасе минута для того, чтобы предотвратить опоздание в «узком» месте.

Ягубов давно уже работает на линии № 3 и его хорошо знают сотни пассажиров. В десятках благодарностей москвичи пишут, что по движению машины Ягубова можно проверять часы.

Вот как он «выжимает» те решающие минуты, которые всегда ограждают его от опозданий. Эти минуты складываются из секунд, часто не замечаемых молодыми водителями.

Ягубов не раз пешком исходил свой маршрут, так как, по его словам, из машины во время рейса увидишь далеко не все особенности пути. Этому мешает напряженное чувство ответственности за пассажиров, за машину, необходимость следить за движением, сигналами, проводами контактной сети. Прогулка же пешком дает возможность неторопливо и спокойно рассмотреть и обдумать все замеченное на маршруте.

Он рассчитывает и выясняет, где теряются минуты, как предупреждать всяческие случайности. Такое изучение маршрута отнимает несколько часов, но сколько оно сохраняет драгоценных минут во время работы!

Ягубов пристально и вдумчиво рассматривает поворо-

ты, спуски, кривые, перекрестки, «заплаты» на асфальте, присматривается к контактной сети.

Водитель, идя по маршруту, изучает опасные места: переулок, откуда часто под уклон выезжают машины, ремонтируемый участок пути, поворот возле новостройки, подъезды к театру, ворота, из которых часто выбегают ребятишки за мячом, острые углы. Ягубов разглядывает здания, вывески, объявления. Вот афиша о концерте — значит, завтра вечером здесь будет скопление публики; объявление о наборе в техникум,— надо учесть, что скоро тут будут снова учащиеся; рядом открывается новый детский сад.

Все это надо запомнить и обязательно учесть во время рейса.

Прекрасно зная свою трассу, Ягубов разбивает ее на участки по минутам. Он точно знает, что на спокойном перегоне от переулка до перекрестка не теряется ни одной минуты, а вот дальше нужно снизить скорость, там школа, и затем следует счет времени вести на секунды. Иначе придется спешить, а этого не разрешает себе Ягубов. У него всегда есть в запасе время, его машина не выходит из графика.

Становой не только часто ходит по своей трассе, но и нередко совершает рейсы со сменщиком в качестве хронометражиста. В то время как сменщик ведет поезд, Становой подсчитывает минуты, которые можно сэкономить, присматривается к местам, где чаще всего теряется время. Такой хронометраж помогает Становому обнаруживать ошибки не только сменщика, но и свои собственные. «Взгляд со стороны» дает ему возможность проанализировать свою работу на протяжении всего маршрута и выявить скрытые резервы времени.

Водитель трамвая Пушкарский с цифрами в руках доказал, что молодые водители опаздывают главным образом, из-за того, что они плохо знают профиль своего

маршрута, несвоевременно отправляются с конечной станции, а потом в пути стараются нагнать упущенное время и в спешке не замечают «мелочей», которые приводят к нарушениям расписания.

Ягубов часто проводит на своем маршруте беседы о о том, как надо предупреждать потери времени, подробно разбирает данные хронометража рабочего дня водителя по линии.

Такая стахановская помощь отстающим подтянула весь коллектив маршрута.

Борьба за время, за выполнение графика движения на московском городском транспорте дала в этом году заметные результаты. Суточный пробег троллейбуса в среднем увеличился на 15 процентов. Примерно этого же добились стахановцы трамвая.

Непременным условием успеха в борьбе за максимальный суточный пробег, за точное соблюдение графика Ягубов и Становой считают образцовое техническое состояние всех агрегатов и деталей.

В парке по инициативе Ягубова производился весьма интересный анализ состояния его троллейбуса. Для сравнения была осмотрена и машина, прикрепленная к неопытному водителю. Различные стили работы резко сказались на состоянии агрегатов и деталей. Молодой водитель рывком пускал троллейбус и это заметно отразилось на состоянии трансмиссии, резины и т. д. Между тем, виновник всего этого часто жаловался на «капризы» машины, которая его «подводила», опаздывала, выходила из графика.

— Надо прежде всего научиться управлять самим собой, а потом уж машиной, — заметил в ответ на подобную жалобу Ягубов. — Пожалеешь минуту на осмотр троллейбуса, — потом потеряешь час на простой. И других и себя подведешь.

Теперь на 3-м троллейбусном маршруте водители сле-

дят не только за своими машинами, но и за троллейбусами товарищей по работе; нерадивые получают отпор со стороны коллектива. Если у машины иного водителя сходят токоприемники с проводов, то ему приходится каждый раз выслушивать упреки от своих товарищей водителей. Одно из двух, говорят они, или прозевал неполадку во время приемки машины или неосторожно ехал, а в результате и себя и других задержал.

Водители критикуют друг друга, добиваясь успеха в работе всего коллектива. Так, 3-й маршрут стал стахановским.

На линиях сейчас принято говорить: «Подъезжать по-ягубовски». Это значит — безукоризненно, точно и плавно подводить машину на остановке к тротуару, не допуская резкого торможения, умело снижая скорость. Ягубов очень внимательно следит за посадкой пассажиров. На остановке иной неопытный водитель впустую теряет дорогие минуты и в то же время вызывает нарекания пассажиров. У Ягубова, правда, опытный кондуктор — Нина Павловна Артемова. Но он знает, что и от водителя многое зависит: безукоризненно подвести машину к остановке, во-время открыть двери, внимательно следить за сигналами кондуктора — это и есть порядок во время посадки.

Александр Ягубов наглядно показывает, как нужно «выжимать» минуты из агрегатов и узлов машины. Ряд водителей, например, не обращает внимания на то, что двери у их троллейбусов медленно открываются и закрываются. А из-за этого теряются дорогие минуты на остановке. Ягубов сам производит регулировку дверей. За посадкой пассажиров через входную дверь Ягубов не может наблюдать, это делает кондуктор Артемова. Входная дверь поэтому быстро открывается и медленно закрывается, чтобы не прищемить пассажира. И наоборот, выходная дверь медленно открывается, чтобы не

ударить пассажира, стоящего у выхода, а затем быстро закрывается. Такая регулировка помогает ускорить и упорядочить посадку пассажиров.

Ягубов очень тщательно следит за исправностью зуммера, так как сигнальная лампа может в пути подвести. Она при солнечном свете почти не видна, и у ряда водителей из-за этого бывают неожиданные неприятности. А это приводит в пути к простоям, растратам времени и неизбежному в результате опозданию.

— Один отстающий водитель может подвести весь стахановский коллектив маршрута, — говорит Ягубов.

Добиваясь отличного состояния машины и образцового обслуживания пассажиров, Ягубов, Козлов, Бученков, как и все передовые стахановцы, считают своим долгом следить за сохранностью контактной сети и требуют этого от каждого водителя. Все случаи аварий в контактной сети теперь обязательно обсуждаются водителями, и виновный вынужден давать ответ — ведь он подводит целый коллектив, уменьшает суточный пробег ряда машин, причиняет ущерб государству, задерживает пассажиров.

Был случай, когда молодой водитель переставлял токоприемники на разветвлении контактной сети и не выключил выключатели мотора компрессора и цепи управления. Узнав об этом, Ягубов настоял на том, чтобы молодым водителям были показаны испорченная в результате этого обойма и подгар контактного провода.

Такие наглядные уроки являются серьезным предостережением молодым водителям.

Ягубов совершает рейсы на одном из самых сложных маршрутов столицы. На первый взгляд, может показаться, что он слишком уж осторожен. Об этом ему не раз говорили некоторые водители. Его машина развивает предельную скорость, т. е. 40 километров в час только на тех перегонах, где путь прекрасно виден, сво-

боден, гарантирована полная безопасность движения. Если следующий за Ягубовым водитель опаздывает и просит «прибавить ходу», то в ответ получает справку об опасных местах. В самом деле, их значительно больше, чем может показаться беспечному водителю.

Вот, например, на перегоне от Палихи до Сущевского вала ремонтировался небольшой участок и к асфальту был примешан цемент. Сначала ни у кого из водителей этот участок не вызывал опасений. Но Ягубов заявил, что здесь надо быть очень осторожным: цемент мешает сцеплению асфальта с баллонами и возможен «юз». Один из молодых водителей усомнился в этом и чуть было не допустил аварию. Его машина пошла «юзом» на полном ходу и едва не налетела на мачту.

Ягубов часто снижает скорость в местах, самых безопасных, на первый взгляд. Он истороплив, почти медлителен, по мнению новичков. И все же в конечном счете его машина достигает самой высокой эксплоатационной скорости. Это сочетание осторожности и быстроты у Ягубова явилось очень поучительным для всего коллектива 3-го маршрута. Ягубовский стиль переняли многие водители.

Раньше этот маршрут был одним из самых аварийных. Ягубов собственным примером стал бороться за честь коллектива, за безопасность движения на маршруте. Упорная повседневная работа, беседы и лекции, наглядные уроки, критика разгильдяев, тщательный разбор аварийных случаев — все это дало хорошие плоды.

Водители маршрута по примеру Ягубова стали бдительно предупреждать аварии. Он никогда не превышает скорости 15 километров в час на перекрестках, в местах с предупредительными знаками, на крутых спусках, в местах ремонтируемого пути. На поворотах, под проводами поворотного кольца, ягубовская машина обязательно снижает скорость до 10 километров. Как бы

Ягубов ни торопился, он постоянно соблюдает интервал от впереди идущего транспорта в 30 метров.

Особенно внимателен Ягубов в часы «пик», когда движение машин и пешеходов становится наиболее интенсивным.

В гололедицу и дождливую погоду Ягубов мастерски водит машину на самых опасных участках, умело предупреждая «юз». Он не только вдумчиво и расчетливо управляет своим троллейбусом, но и напряженно следит за соседними машинами, умеет предвидеть всяческие неожиданности. Вот он заметил сбоку «ненадежную», резко затормозившую машину, и Ягубов мгновенно принимает меры. На скользких местах он пользуется тормозом очень осторожно, медленно включая тормозную педаль, а если все же образуется «юз», то сразу выключает тормоз и включает педаль контроллера на первое пусковое положение, вывертывая руль в сторону заноса. Он неизменно спокоен в самых опасных положениях, так как непоколебимо уверен в своем мастерстве, в своей машине.

И все же этот замечательный мастер-водитель постоянно испытывает чувство неудовлетворенности. Он убежден, что далеко еще не полностью использует замечательную советскую машину, свои возможности увеличения эксплоатационной скорости при полной безопасности движения.

— Мы в долгу перед своими пассажирами, перед государством, которое дало нам такую превосходную технику, — говорит тов. Ягубов. — Мы еще только притронулись к нашим неисчерпаемым резервам.

ТЕХНИКА РАБОТЫ ЛУЧШИХ КОНДУКТОРОВ

Прямые обязанности кондукторов городского электротранспорта изложены в должностных инструкциях. Нет

надобности пересказывать эти правила. Зато целесообразно и нужно показать, как лучшие кондуктора Московского трамвая и троллейбуса совершенствуют технику своей работы, как добиваются отличного обслуживания пассажиров.

О роли кондуктора у иных людей существует неправильное представление. Одни полагают, что кондуктор — второстепенный работник транспорта. Все его дело, мол, заключается в том, что он собирает деньги за проезд, да объявляет остановки. Другие считают, что должностная инструкция исчерпывает весь круг забот кондуктора. Ошибочное мнение!

Инструкция — минимум того, что должен выполнять дисциплинированный кондуктор. А инициативному кондуктору этого недостаточно. Он использует все возможности, чтобы создать больше удобств для пассажиров.

Кондуктор — ближайший помощник водителя. Их производственное содружество — основа успеха в борьбе за высокую культуру обслуживания пассажиров. И не случайно Министерство коммунального хозяйства РСФСР и ЦК профсоюза работников коммунального хозяйства, учтя стахановский опыт, утвердили новые условия социалистического соревнования, в которых предъявляются повышенные требования не только к водителям, но и к кондукторам.

Звание «Лучший кондуктор» решено ежемесячно присуждать тем, кто достиг наивысшего перевыполнения плана выручки, образцового обслуживания пассажиров и образцового содержания своего троллейбуса (вагона).

При подведении итогов социалистического соревнования, кроме того, учитываются: «качественные результаты работы троллейбуса (вагона, поезда) — отсутствие аварий, несчастных случаев, простоев, возвратов — и показатели работы по повышению технических знаний (правил технической эксплоатации, техминимума), по изучению

маршрута, обучению молодых кадров и передаче опыта».

Таким образом, кондуктор, как участник единой троллейбусной или поездной бригады, несет ответственность и за свою личную работу и за работу коллектива в целом. Отсюда понятно, насколько возрастает роль кондукторов на городском транспорте. От их бдительности и уменья в огромной степени зависит бесперебойная работа подвижного состава, безопасность движения, выполнение государственного финансового плана.

Начальником поезда моторного вагона № 48, которым управляет знатный водитель Московского трамвая тов. Становой, является кондуктор моторного вагона. Факт примечательный! Этому кондуктору-начальнику подчинена вся бригада, в том числе и водитель. За исключением техники вождения поезда, он работает только по указаниям кондуктора — начальника поезда.

Поезд № 48 уже около 2 лет безупречно обслуживает пассажиров. В этом немалая заслуга кондукторов тт. Кулагиной и Сорокиной. Они активно помогают тов. Становому содержать вагон в хорошем техническом состоянии, водить его точно по расписанию, увеличивать межремонтные пробеги. Кондукторы Кулагина и Сорокина являются рано утром в депо, чтобы участвовать в приемке вагонов после ночного профилактического осмотра. Они проверяют состояние внутреннего оборудования и инвентаря вагонов, исправность подножек и поручней, осматривают механизмы оконных рам, штанги, державки. Особое их внимание привлекает уборка вагона — пола и диванов, протирка стекол.

В результате дружной, спаянной работы всей бригады тов. Становому удалось полностью ликвидировать опоздания и простои своего поезда.

Своими успехами в борьбе за увеличение межремонтного пробега машины и за отличное обслуживание пассажиров знатный водитель Московского троллейбуса

А. Ягубов в большой мере обязан стахановской работе кондуктора Н. Артемовой. Этот кондуктор — надежная опора водителя.

Ее рабочий день начинается за 20—30 минут до выезда из парка. Пока водитель занят проверкой агрегатов, кондуктор Артемова внимательно осматривает салон и все его оборудование. Если обнаруживает малейший изъян, то требует немедленного ремонта. Она зорко следит за сохранностью вверенного ей имущества. Убедившись, что в салоне чистота и порядок, кондуктор проверяет звонок, двери, окна, трафареты и докладывает бригадиру, что у нее все готово к рейсу.

Неоценимую поддержку оказывают передовые кондуктора водителям на линии. Только при помощи кондукторов они могут достигнуть высоких производственных показателей. Наряду с этим у кондукторов есть еще один почетный долг — культурно и вежливо обслуживать пассажиров.

13 лет работает кондуктором трамвая Н. Щеголева. Ее вагон всегда чист и опрятен, ибо она не считает зазорным на конечной остановке хорошенько подмести пол и протереть стекла в своем вагоне. Пассажиров Щеголева встречает приветливо, дает советы, как быстрей проехать до нужного им пункта.

«Каждый кондуктор знает свои обязанности при посадке пассажиров, — заявляет кондуктор троллейбуса тов. Артемова. — Эти обязанности предусмотрены должностной инструкцией. Но, кроме того, кондуктор должен руководствоваться правилами, подсказанными опытом своего труда.

Недавно мне пришлось наблюдать, как работал при посадке неопытный кондуктор. Он и за посадкой следил, и билеты продавал, и на вопросы пассажиров отвечал, и сдачу отсчитывал. И все это он делал, суетясь, волнуясь, беспорядочно.

А надо при посадке прежде всего проследить, чтобы пассажиры, не задерживаясь с получением билетов, прошли в салон и заняли места. Проследив за посадкой и отправив машину, нужно обойти салон, проверить проездные документы, вручить билеты.

Я не сразу научилась так запоминать своих пассажиров, чтобы безошибочно делить их на «новых» и «старых». Но теперь я легко запоминаю, кто на какие тарифные участки взял билеты. Вот здесь и таится один из источников перевыполнения плана сбора выручки.

Нужно заботиться не только о том, чтобы каждый пассажир взял билет. Надо проследить и за тем, чтобы пассажир платил точно в соответствии с тарифом. Ряду пассажиров я напоминаю, что их билеты кончились и предлагаю взять новые. А это увеличивает мою ежедневную выручку на десятки рублей. Тарифные участки сменяются быстро. Надо ухо держать востро, чтобы не промедлить и полностью получить с пассажира стоимость билета от начальной и до конечной остановки участка. Разумеется, я объявляю все остановки и напоминаю при этом о тарифном участке.

Некоторые кондуктора не любят работать с билетными роликами. Между тем ролик облегчает работу. У меня три катушки расположены рядом: основные, 30-копеечные, дополнительные и одна выше — 40-копеечные билеты. Я одним движением соединяю ленты и отрываю одновременно три или четыре нужных билета. У отдельных кондукторов деньги лежат в сумке нерассортированными, а это весьма затрудняет работу.

Для того, чтобы ускорить выдачу сдачи, я все деньги предварительно сортирую: кредитки в отдельных пачках, монеты завернуты в бумажках. Не считая, я даю пачку рублевых бумажек, зная, что там точно десять рублей, а столбик монет в бумажке у меня также заранее сосчитан. Таким образом, затратив несколько минут на сор-

тировку сдачи, я могу ускорить выдачу билетов. Принимая от пассажира деньги, я обязательно громко называю полученную сумму; это предупреждает возможные недоразумения, когда пассажир может забыть, сколько он мне дал денег.

Вместе с моим бригадиром я забочусь о сохранности машины, не допускаю перегрузки троллейбуса, предупреждаю водителя о неполадках своевременной сигнализацией.

Мы в бригаде заключили между собой социалистический договор на соревнование. Я обязалась повысить культуру обслуживания пассажиров, добиться еще лучшего состояния салона, всемерно помогать водителю Ягубову в его борьбе за перепробег в 250 тысяч километров».

Социалистическое соревнование за последнее время выдвинуло на городском транспорте столицы замечательных стахановцев-кондукторов. Вот что пишет газета «Вечерняя Москва» о методах работы кондуктора троллейбуса № 1393 З. Скулкиной:

«Белорусский вокзал. Несколько минут назад прибыл поезд дальнего следования. Возле троллейбусной остановки оживленно. Здесь и москвичи и приезжие из других городов. Большая группа юношей и девушек — в дорожных костюмах, с чемоданами в руках — жадно разглядывают первый открывшийся им уголок Москвы. Слышится нерусская речь. Это экскурсанты из Прибалтики — студенты и рабочие. Им очень хочется поскорее увидеть места, знакомые по литературе, живописи, кинофильмам. Блестящая голубая машина с широкими окнами как нельзя более отвечает такому желанию. Приезжие торопливо усаживаются у окон, и один из первых москвичей, с которым им приходится разговаривать в столице, — кондуктор троллейбуса.

Молодая, одетая с изящной простотой женщина идет по вагону, называет стоимость билета, полученную монету, сумму сдачи, объявляет предстоящую остановку.

Экскурсанты из Прибалтики плохо знают русский язык. Они растерянно смотрят на кондуктора. Зоя Васильевна Скулкина по собственному почину, начинает перечислять места, куда, по ее наблюдениям, в первую очередь направляются гости столицы.

— Да, да, Мавзолей Ленина, — благодарно подтверждают молодые люди и, получив билеты, приникают к окнам, вверив себя попечениям кондуктора. Это первое впечатление определяет настроение экскурсантов: они не в чужом городе, а среди своих, близких людей.

Не знакомый с Москвой пассажир узнает от Зои Васильевны, какая остановка ближе к нужной ему улице, на каком трамвае или автобусе он доедет до отдаленного района, когда начинается спектакль в театре, с которого часа открыты музеи.

Ее ответы немногословны, точны. Это — своеобразное «справочное бюро для приезжих». Работает Скулкина быстро, без суетливости. В ее тоне чувствуется та благожелательная корректность, которая вызывает доверие и чувство признательности. Посмотрите на людей: они спокойно читают или глядят в окна, не боясь проехать. Кондуктор дважды предупреждает об остановке да еще напоминает.

— Кому нужно на Красную площадь, в Мавзолей Ленина или в Музей Ленина, сходите здесь.

Без шума, без толчен люди направляются к выходу. Как будто ничего особенного кондуктор не сделал, а вдумайтесь, от скольких забот освободил он пассажира, как незаметно превратил время пути в отдых».

Ценный опыт передовых кондукторов московского электротранспорта показывает, насколько велика их роль в борьбе за высокую культуру обслуживания пассажиров.

БОРЬБА ЗА УДЛИНЕНИЕ МЕЖРЕМОНТНЫХ ПРОБЕГОВ

Летом 1949 года коренным образом изменилась система ремонтов на московском троллейбусном транспорте. Это явилось одним из результатов социалистического соревнования за удлинение межремонтных пробегов машин. Старая система ремонтов была правильной до тех пор, пока стахановский опыт не внес серьезные поправки в расчеты инженеров. Передовые водители городского транспорта не только выдвинули ряд важных технических проблем, связанных с ремонтом, но и блестяще решили их на практике.

К этому времени Александр Ягубов уже довел пробег своего троллейбуса до 220 тысяч километров без среднего ремонта при норме в 100 тысяч километров. Технический анализ перепробега ягубовской машины подтвердил, что новые методы эксплоатации увеличивают срок службы агрегатов автомеханического, пневматического, высоковольтного и низковольтного электрического оборудования и деталей. Ягубов практически доказал, что бережный уход за машиной, стахановские методы вождения ее по изученной трассе по меньшей мере в два раза удлиняют срок службы агрегатов и деталей оборудования троллейбуса.

Опыт Ягубова дополнил своей замечательной работой водитель Первого троллейбусного парка. А. Козлов, троллейбус которого без среднего ремонта прошел 230 тысяч километров. Более 100 бригад этого парка значительно перевыполнили нормы межремонтных пробегов троллейбусов. Одновременно широко развернулась борьба за перепробег поездов на трамвайном транспорте.

В июне 1949 года водитель тов. Становой в полтора раза перевыполнил норму межремонтного пробега своего поезда. Техническая комиссия, проверившая состоя-

Анатолий Бученков.

ние этого поезда, убедилась в том, что моторный вагон № 48, которым управляет Становой, и прицепной вагон № 4192 не нуждаются в среднем ремонте, как это предусматривал график.

Десятки водителей Октябрьского и Краснопресненского депо собственными успехами подкрепили уверенность тов. Станового в том, что по его методу могут работать все без исключения водители трамвая.

Однако некоторые руководители трамвайных депо все еще не решались отказаться от устаревших норм пробега. Несмотря на то, что вагоны водителей Митяева, Сидорова, Касаткина и Макаровой после 9-месячного пробега находились в хорошем техническом состоянии, эти вагоны все же были направлены в плановый ремонт. Так стахановский опыт вступил в противоречие с установленными нормами износа агрегатов.

Возражая против направления своих вагонов в плановый ремонт, тт. Митяев и Сидоров предъявили агрегаты, находившиеся в безупречном состоянии. Оказалось, например, что колесные пары могут пройти без переточки 90 тысяч километров, а тяговый мотор может безотказно действовать 9 месяцев. Если правильно эксплоатировать агрегаты, то шестеренная передача будет работать без среднего ремонта не менее двух лет, цилиндры и поршни компрессора выдержат пробег до 80 тысяч километров.

Опыт водителей тт. Касаткина, Макаровой, Сидорова и Митяева доказал, что разборку барабанов и суппортов контроллера следует производить лишь после пробега в 120 тысяч километров.

Удлинения сроков службы агрегатов передовые водители трамвая добиваются применением лунинских методов работы. Лунинцы сами участвуют в 12-дневном профилактическом ремонте вагонов.

На ремонтной канаве они последовательно осматривают агрегаты. Сначала проверяют передние и задние контроллеры, предварительно выключив автомат, рубильник и привязав дугу, потом проверяют систему включения и выключения контакторов. Пушкарский, Сидоров и Ми-

тяев сами зачищают контакторные губки, проверяют торцовым ключом их крепление. Пыль и копоть удаляется кистью и тряпками.

Внимательному осмотру подвергаются тяговые двигатели. Через верхний смотровой люк производится осмотр магнитных катушек, проверяется крепление катушечных проводов в клеммах. Через нижний люк осматриваются коллектор, миканитовые конуса, нижние катушки, провода и состояние бандажей якоря.

Вслед за тем проверяются щеткодержатели и угольные щетки. При этом щетки, в случае необходимости, заменяются.

Водители-лунинцы проверяют прилегание угольных щеток к коллектору, удаляют пыль и копоть с проводов, щеткодержателей и изоляционных частей.

Пушкарский, Сидоров и Митяев следят за тем, чтобы между наличниками букс и в опорах было достаточно смазки.

Особенно тщательно ими проверяется крепление ходовых частей вагона: тормозных колодок и башмаков, шпилек, моторноосевых букс, буферных валиков, штырей и т. п.

Практика умелой эксплоатации вагонов и троллейбусов показала, что существующие сроки службы агрегатов может удлинить любой водитель, если он будет применять лунинские методы. Широко распространился за последнее время метод эксплоатации машин, предложенный водителем Первого троллейбусного парка Анатолием Бученковым.

В начале 1949 года, когда стахановцы городского транспорта столицы брали на себя личные повышенные обязательства досрочно выполнить производственные планы, на собрании коммунистов парка с интересными стахановскими расчетами выступил Бученков.

— Мы можем и должны, — сказал он, — увеличить

число машин на линии путем удлинения их пробегов между ремонтами № 1 с 5000 до 10 000 километров.

Тов. Бученков ясно и точно обосновал свое предложение.

— Изучая технологию ремонта, сроки службы агрегатов и соответствующие инструкции, — заявил тов. Бученков, — я пришел к выводу, что без всякого ущерба для технического состояния машин можно удвоить пробеги между ремонтами № 1. Благодаря этому мы сможем перевозить дополнительно большое количество пассажиров.

Тов. Бученков строил свои расчеты прежде всего на технических правилах ремонта № 1. Этими правилами предусматривалась не замена каких-либо агрегатов, а только их тщательный осмотр и проверка. Однако нередки случаи, когда из-за преждевременного износа агрегатов, их приходится, вопреки технологии, заменять.

— Значит, — сделал вывод тов. Бученков, — если бригада будет образцово эксплоатировать машину, умело предупреждать неполадки и своевременно их устранять, то никакой замены агрегатов не потребуется. Если удвоить пробег троллейбусов, то отпадет необходимость снимать машину с линии раньше, чем она пройдет 10 тысяч километров.

Анатолий Бученков и его бригада изучили и усовершенствовали технику смазки агрегатов и деталей. Ежедневно в процессе профилактического осмотра производится смазка всех основных точек троллейбуса, кроме ступиц и подшипников тягового мотора, которые смазываются лишь во время ремонта № 1. Своей работой Бученков доказал, что эти агрегаты не требуют смазки через каждые 5 тысяч километров. Тщательная смазка после пробега 10 тысяч километров вполне обеспечивает нормальную эксплоатацию отдельных агрегатов и всей машины в целом.

Разрабатывая новый метод эксплоатации троллейбуса, тов. Бученков по-новому составил график профилактического осмотра. Это помогает лучше готовить машину к рейсам.

Мастерство работы на линии Бученков считает решающим условием борьбы за удвоение пробега машины. Рывки, резкое торможение, проезд обесточенных спецчастей под током (на силе) мешают перепробегу троллейбуса.

— Основное в том, — заявил Бученков, — чтобы максимальным использованием наката, плавным пуском и торможением предупреждать износ трансмиссии, редуктора, тягового двигателя.

Предохранить машину от всяческих неполадок — это значит в совершенстве знать профиль пути, внимательно следить за дорожным покрытием, осторожно объезжать рытвины, ухабы, все неровности на трассе.

Бученков водит троллейбус точно по графику. Поэтому ему не приходится гнать машину в ущерб ее техническому состоянию. Он избегает резких выворачиваний руля, зная, как вредно отражается это на машине. Благодаря бережному отношению к оборудованию троллейбуса в пути, число заявочных ремонтов троллейбуса бригады Бученкова резко снизилось. Бригада своей работой подтвердила преимущество нового метода эксплоатации троллейбуса. Она удвоила пробег машины между ремонтами № 1, поддерживая отличное состояние всех агрегатов и узлов.

По примеру тов. Бученкова стали работать сотни водителей. В июле 1919 года в Москве уже насчитывалось 300 бригад, взявших обязательство удвоить пробеги троллейбусов между ремонтами № 1 до 10 000 километров.

Результаты их работы тщательно изучены специальными техническими комиссиями.

Инженеры и техники провели сравнительный анализ двух групп машин — с обычным и удвоенным пробегом.

По журналу, в котором ведется учет ремонта № 1, установлено, что в Первом троллейбусном парке с 4 апреля по 10 июля 1949 года 91 троллейбус находился в ремонте № 1 после пробега от 9200 до 12 тысяч километров. На этих троллейбусах был произведен 121 ремонт № 1.

Из этого числа были отобраны 34 машины разных типов, работавшие на различных линиях. На 34 машинах за указанный период был произведен 41 ремонт № 1 со средним межремонтным пробегом в 10 300 километров. Для сравнения были изучены 30 троллейбусов, работавших по старой системе, т. е. с пробегом в 5 тысяч километров. На этих машинах за тот же период было произведено 46 ремонтов № 1 при среднем межремонтном пробеге в 6 тысяч километров.

В процессе изучения этих двух групп троллейбусов были учтены все простои, возвраты, ночные и дневные заявочные ремонты, а также все случаи смены агрегатов. Оказалось, что количество случаев на один машиноремонт с десятитысячным межремонтным пробегом не выше, а в ряде случаев даже ниже, чем при пробеге в 6 тысяч километров. Выяснилось также, что сменяемость агрегатов на машинах с пробегом в 10 тысяч километров не выше, чем для машин с пробегом в 6 тысяч километров.

Точный анализ показал, что работа троллейбусов по методу тов. Бученкова не ухудшилась, а значительно улучшилась.

Бригады, работающие по методу Бученкова, добились замечательных успехов. В Первом троллейбусном парке, например, вдвое снизился брак: простои, возвраты, внеплановые ремонты.

Важно, что успехов добились не только бригады опыт-

Водитель А. Ф. Козлов.

ных водителей, таких как Старовойтов, Пискарев, Шаповалов, Морозов, но и молодых водителей: Болдырева Павлова, Избойниковой и многих других. Используя метод предупреждения неполадок, удлиняя сроки службы агрегатов, стахановцы удвоили пробег машин, доказав

необходимость пересмотра существовавшей системы ремонтов.

После глубокого изучения и технического анализа работы бригад по методам тт. Ягубова и Бученкова Управление троллейбусного транспорта Москвы коренным образом изменило систему планово-предупредительного ремонта № 1.

На основе стахановского опыта ремонт № 1 должен полностью обеспечить пробег машин до 12 тысяч 500 километров, удлинить срок службы всех агрегатов троллейбуса. А это значит, что решительно исключаются всякого рода внеплановые замены агрегатов и деталей оборудования.

До августа 1949 года число внеплановых ремонтов по трем троллейбусным паркам Москвы было весьма значительным и это считалось нормальным явлением. Теперь такой практике положен конец. Внеплановые заявочные ремонты, направленные против рентабельности городского транспорта, не должны допускаться в дальнейшем.

Новая система планово-предупредительных ремонтов № 1 предусматривает углубленную ревизию агрегатов и аппаратов с обязательным снятием их с троллейбуса, регулировку их, замену смазки и полную очистку всех деталей от пыли и грязи.

Во время планово-предупредительного ремонта производятся такие работы: ревизия узлов рамы и основания каркаса кузова, ходовых частей, рулевого управления и трансмиссии с замером люфта, проверка и регулировка тормозной системы, ревизия редуктора, перестановка колес по кругу, ревизия работы компрессора, устранение всех утечек воздуха с проверкой падения давления по манометру, продувка воздухопровода. В процессе ремонта № 1 также производится ревизия всей электроаппаратуры с заменой изношенных частей, проверка ее ре-

гулировки, особенно аппаратов защиты, замер величин ступеней пусковых и шунтовых сопротивлений, продувка всех аппаратов от пыли. Обязательна ревизия головки токоприемника и дюритовых шлангов, проводов, замер меггером величины сопротивления изоляции всех электрических цепей по отношению к каркасу кузова, ревизия генератора и реле-регулятора, смена аккумуляторной батареи. Производится мойка салона, кузова, ходовых частей, проверка действия подъемных стекол, дверей, проверка и очистка осветительной арматуры, очистка диванов и проверка выполнения заявок водителей.

В ремонте № 1 в обязательном порядке снимаются ступицы передних и задних колес, кулаки и шкворни поворотных цапф, редуктор, карданный вал, компрессор (с мотором, если он в одном агрегате), обратный клапан, предохранительный клапан, головки токоприемников, генератор, реле-регулятор, аккумуляторная батарея, сигналы водителя, зуммеры и звонки.

Через один ремонт снимаются: рулевое управление, ходовая резина (перемонтаж ее и ревизия дисков), все резиновые шланги воздухопроводов, дверные механизмы, стеклоочистители, вентили стеклоочистителей, мотор компрессора (для 3-цилиндровых компрессоров).

По окончании ремонта производится проверка троллейбуса на ходу для определения взаимодействия всех его агрегатов, величины тормозных путей для каждого вида тормозов.

Такова новая система ремонта № 1, подсказанная стахановским опытом. Она гарантирует удлинение пробега с 5 до 12 тысяч километров, конечно при условии, если водители будут по-стахановски эксплоатировать машины.

Важное значение в борьбе за межремонтный пробег до 250 тысяч километров имеет малый ремонт № 2, производящийся после пробега троллейбусом 50 000 километров.

Малый ремонт осуществляется в 8 дней. За это время производятся малярно-кузовные работы в объеме, предусмотренном для новых машин, заменяются некоторые детали оборудования, ревизуются агрегаты, вся аппаратура.

До последнего времени средний ремонт троллейбусов производился после пробега в 100 000 километров. Теперь этот ремонт осуществляется после пробега в 150 000 километров.

Новая система ремонтов разработана с учетом опыта лучших водителей и ремонтников московского городского транспорта и является основой для внедрения подлинной производственной культуры, обеспечивающей образцовое обслуживание пассажиров.

Разумеется, стахановцы будут вносить новые поправки и в эту систему. Соревнование водителей и ремонтников трамвая и троллейбуса обогащает коллектив работников городского транспорта передовым опытом, прокладывающим новые пути для все более совершенной эксплоатации подвижного состава.

ЭКОНОМИТЬ ВЕЗДЕ И ВО ВСЕМ

В декабре 1948 года группа передовых водителей Московского троллейбуса обратилась к Министру коммунального хозяйства РСФСР с открытым письмом, в котором говорилось:

«Расчеты показывают, что если в будущем году только 50 процентов троллейбусных бригад будет охвачено социалистическим соревнованием за увеличение межремонтного пробега машин до 150 тысяч километров, — государство получит 1,5 миллиона рублей экономии. На самом деле эта сумма будет значительно выше, так как ряд водителей уже взял на себя обязательство довести пробег без среднего ремонта до 200 и даже до 250 тысяч

километров. Мы добьемся, чтобы все водители включились в это движение и дали государству дополнительно несколько сот тысяч рублей экономии».

Авторы этого письма водители троллейбуса А. Ягубов, А. Бученков, И. Прохоров, П. Афанасьев и другие сдержали свое слово. По призыву А. Ягубова широко развернулось социалистическое соревнование водителей, кондукторов, ремонтников за высокую производственную культуру в работе городского транспорта, за перепробег трамвайных вагонов и троллейбусов, а следовательно, за удлинение срока службы агрегатов и оборудования, за всемерную экономию электроэнергии и ходовой резины.

Уже не одиночки, а сотни троллейбусных бригад участвуют в борьбе за увеличение пробега машин без среднего ремонта до 200—250 тысяч километров. В соревнование вовлекаются новые сотни трамвайных бригад, последовавших примеру знатного водителя Октябрьского трамвайного депо тов. Станового. Как известно, в 1948 году его двухосный моторный вагон № 48 прошел за 9 месяцев без планового ремонта около 51 тысячи километров, перекрыв вдвое существовавшую тогда норму. Только на одном ремонте он сэкономил 7500 рублей.

В июне 1949 года тов. Становой и его сменщица тов. Позднякова вторично перекрыли норму межремонтного пробега. Их поезд бесперебойно курсировал без планового ремонта девять месяцев вместо шести. В результате вторичного увеличения межремонтного пробега бригада тов. Станового сэкономила 6600 рублей. К этой сумме надо прибавить разницу в стоимости среднего и малого ремонта — 5000 рублей — и выручку от продажи проездных билетов за то время, когда вагон должен был находиться в ремонте, — 5400 рублей. Таким образом, общая экономия, достигнутая вторично этой передовой бригадой, составила около 17 тысяч рублей. Водители трамвая тт. Апреликова, Царькова, Пашина, Самсонов,

Донникова и другие, значительно увеличившие межремонтный пробег своих вагонов, также сделали ценный вклад в фонд экономии государственных средств.

Ягубовские бригады на московском электротранспорте дадут государству миллионы рублей сверхплановых социалистических накоплений. Опытом передовиков доказано, что срок службы основных агрегатов и оборудования трамвайных вагонов и троллейбусов может быть значительно удлинен, если за ними налажен тщательный уход и если они эксплоатируются технически правильно.

К числу таких агрегатов трамвайного вагона относятся тяговые двигатели, шестеренная передача, колесные пары, цилиндр и поршень компрессора и многие другие части оборудования. Из агрегатов троллейбуса, которые могут служить годами, надо назвать тяговые двигатели, моторы компрессоров, передний и задний мосты, руль и другие.

О том, какую экономию приносит бережный уход за деталями оборудования, свидетельствуют такие цифры: продление срока службы чугунной колодки только на шесть дней даст Московскому трамваю в целом 389 тысяч рублей экономии в год, а продление срока службы бакелитовой колодки на 28 дней сэкономит около 120 тысяч рублей. Свыше 190 тысяч рублей может сберечь Московский трамвай, если будет на 50 процентов увеличен срок службы такой детали, как алюминиевая вставка. Подсчет показал, что увеличение межремонтного пробега вагонов только на три месяца по одному Октябрьскому депо принесет 1265 тысяч рублей экономии в год.

Большой интерес представляют экономические расчеты межремонтного пробега троллейбусов. Как и на других видах городского транспорта, соревнование за увеличение межремонтных пробегов органически связано с борьбой за сбережение материальной части машин, за экономию электроэнергии, резины и т. д.

Плакат в троллейбусном парке, призывающий экономить всюду и во всем.

В этой борьбе нет мелочей. Каждая, казалось бы, «мелочь», если на ней можно сэкономить и сделать вклад в фонд социалистических накоплений, становится у стахановцев-водителей и ремонтников предметом пристального внимания. Вот, к примеру, угольная вставка, применяемая для токосъема. Она стоит всего 35 копеек. Но оказывается, что при бережном расходовании этих вставок столичное троллейбусное хозяйство получит дополнительно 120 тысяч рублей в год. Сокращение потерь на каждом редукторе в течение рейса лишь на 10 граммов масла составляет в целом по хозяйству внушительную цифру — 100 килограммов дорогостоящей смазки в

день. Если все водители не сделают хотя бы одного лишнего пуска в течение рейса, тем самым будет сэкономлено такое количество электроэнергии, которого достаточно для освещения 25 комнат в течение месяца.

Таково значение «мелочей»!

Они складываются в большое, становятся делом государственной важности. Когда лучшие водители Третьего троллейбусного парка — участники соревнования за перепробег машин — стали водить свои троллейбусы на более высоких скоростях, некоторые работники парков спасались, «как бы чего не вышло». Одни считали, что повышение эксплоатационной скорости машин приведет к преждевременному износу агрегатов и резины. Другие просто-напросто не придали этому начинанию серьезного значения.

Благодаря стараниям стахановских бригад, Третьему троллейбусному парку удалось повысить эксплоатационную скорость машин на своих маршрутах в среднем на 0,5 километра. А практически это позволило подвижному составу Третьего парка пройти сверх плана 303 тысячи километров и перевезти почти 2,8 миллиона пассажиров без дополнительных затрат на материалы, запасные части и рабочую силу.

Используя опыт передовиков, весь коллектив Московского троллейбуса уже в первом полугодии 1949 года довел эксплоатационную скорость машин в среднем до 14 километров в час. Это значит, что столичный троллейбус перевез сверх плана миллионы пассажиров. Для дальнейшего повышения эксплоатационной скорости городского транспорта необходимы три основных условия: прежде всего абсолютная техническая исправность машин на линии, плавное вождение их на основе строгого соблюдения должностной инструкции, удовлетворительное состояние дорожных покрытий и контактной сети.

Опыт лучших водителей свидетельствует о том, что

борьба за повышение эксплоатационной скорости машин является одним из рычагов для удлинения межремонтных пробегов. Троллейбус № 903, которым управлял А. Ягубов, прошел без среднего ремонта 220 тысяч километров при норме в 100 тысяч километров. Таких же результатов на машине № 1007 добился водитель Первого троллейбусного парка А. Козлов. По 140 тысяч километров без среднего ремонта уже прошли троллейбусы водителей И. Морозова, Н. Зверева, Г. Синетова, Л. Капчепова, К. Чучина, П. Волкова, Ю. Либертовского, А. Мочалкина и многих других.

Одновременно массовое распространение получает метод технической эксплоатации машин знатного водителя Первого троллейбусного парка А. Бученкова, предложившего вдвое увеличить пробег троллейбусов между ремонтами № 1. Какую же экономию дают межремонтные пробеги троллейбусов? Если увеличить только на 10 процентов межремонтный пробег каждой машины столичного троллейбусного хозяйства, то государство получит за год около 1 миллиона рублей экономии.

В действительности же это ценное мероприятие ежегодно сэкономит государству несколько миллионов рублей. Каждая стахановская бригада даст только за счет сбережения агрегатов и деталей экономии на перепробеге около 25 000 рублей, точно так же, как это уже сделали тт. А. Ягубов и А. Козлов.

Высоких экономических показателей достигли последователи Бученкова. В Первом парке по его методу работают десятки бригад, обязавшихся удлинить пробег машин между ремонтами № 1 до 10 000 километров. Интересно, что у них брака на линии вдвое меньше, чем у водителей-пятитысячников. За три месяца десятитысячники сэкономили парку на материалах, запасных частях, электроэнергии, резине и рабочей силе 155 тысяч рублей, высвободили из первого планового ремонта треть рабо-

чих и дали сверхплановой выручки на резервных машинах свыше 130 тысяч рублей.

Патриотическое движение, начатое москвичами, вышло за пределы столицы. Работники городского электротранспорта Ленинграда, Сталино, Новосибирска, Киева, Минска и других городов горячо подхватили инициативу Ягубова, Станового и Бученкова, направленную на увеличение межремонтных пробегов.

Но удлинение межремонтных пробегов — это далеко не единственный источник экономии. Трамвай и троллейбус — крупнейшие в столице потребители электроэнергии. Изучив профиль пути, овладев мастерством вождения троллейбусов и трамвайных поездов, соблюдая график движения, водители городского электротранспорта могут дополнительно сэкономить миллионы киловатт-часов электроэнергии, необходимой для дальнейшего развития социалистической промышленности.

Решением МГК ВКП(б) и Мосгорисполкома тресту «Мосэлектротранс» присуждено переходящее Красное знамя и первая премия за достижение в первом квартале 1949 года лучших показателей в соревновании за экономию электроэнергии. Таков результат упорной борьбы энергетиков, мастеров, водителей, ремонтников за повышение рентабельности столичного электротранспорта. Троллейбусное хозяйство столицы в 1948 году сберегло три с половиной миллиона киловатт-часов электроэнергии, в том числе 2 миллиона киловатт-часов на тягу.

Каковы же методы экономии электроэнергии, применяемые лучшими водителями Московского трамвая и троллейбуса? Тов. Становой, ведя свой трамвайный поезд, никогда не допускает «юза», не делает резких торможений. Он следит за тем, чтобы давление воздуха в рабочем резервуаре не превышало 4,5—5 атмосфер. По крестовинам и спецчастям он ведет вагон малой скоростью и старается при этом не пользоваться током. На переход-

ных положениях контроллера не задерживает большую рукоятку более $1^1/_2$—2 секунд, электротормоз нажимает плавно, переводя большую рукоятку контроллера с одного положения на другое с выдержкой не менее двух секунд. Стараясь удлинить срок службы мотора и сэкономить электроэнергию, тов. Становой избегает торможения задним ходом вагона, не включает тока при неотпущенных тормозах.

Лишние невынужденные пуски троллейбусов и моторных вагонов приводят к громадному перерасходу электроэнергии. Вот почему тт. Становой, Ягубов и их многочисленные последователи прилагают свои усилия к тому, чтобы не допускать подобных пусков.

— «Иные водители, — рассказывает тов. Ягубов, — делают множество лишних пусков из-за своей небрежности. Приведу такой пример. Троллейбус подошел к остановке для посадки и высадки пассажиров. Впереди нее метрах в 50 находится светофор. На нем появился красный свет. Тем не менее водитель делает пуск, трогает машину с места, подъезжает к светофору, останавливает ее и затем при появлении зеленого света делает еще один пуск. Разве это допустимо? Ни в коем случае. На третьем маршруте, где я работаю, по той и другой стороне расположено 8 светофоров. За смену машина совершает 14 рейсов. Недостаточно опытный и невнимательный водитель может сделать на этой линии много лишних пусков.

Как поступает водитель, который не на словах, а на деле заботится об экономии электроэнергии? Если светофор размещен в 50—80 метрах от остановки и на нем вспыхнул красный свет, водитель должен на остановке дождаться появления зеленого света, с одного пуска тронуть машину, проехать светофор и крестовину. Следуя этому правилу, я избегаю ежедневно от 50 до 100 лишних пусков.

При подъезде к закрытому светофору даже в тех случаях, когда ближайшая остановка находится на значительном расстоянии, нужно стоять на месте, не делая подвижек за впереди идущим транспортом до тех пор, пока не появится сигнал «путь открыт». Немалое значение имеет расчет скорости движения на том или ином участке. На уклонах и горизонтальных плоскостях маршрута, где имеется несколько светофоров, машину надо вести накатом.

Каждый водитель, который стремится вести машину накатом и тем самым экономить электроэнергию, обязан заботиться о доброкачественной смазке ходовых частей, правильной работе редуктора, о том, чтобы не было заедания тормозных колодок и распираторов. Мне удается вести свой троллейбус накатом на протяжении не меньше одной трети всей трассы. Под уклоны я веду машину только накатом, придерживая ее ручным тормозом. Этим я сберегаю дополнительное количество электроэнергии.

Немало электрической энергии можно сэкономить и при освещении и отоплении машин. Ранним утром при выезде из парка в нулевой рейс я включаю в салоне лишь одну группу освещения, а если работаю во второй смене и возвращаюсь ночью, то на конечной перед парком станции свет в салоне вовсе выключаю. К сожалению, у нас еще имеются нерадивые водители, которые расходуют электроэнергию на освещение салонов, на их отопление и стеклообогреватели и тогда, когда это совершенно не вызывается необходимостью. На моем цельнометаллическом троллейбусе я включаю одну группу печей при температуре наружного воздуха — 8° Ц. И только в те часы, когда температура снижается до — 12° Ц, включаю обе группы печей. Возвращаясь в парк с конечной станции, обе группы печей выключаю, а затем при сдаче троллейбуса в парке выключаю и все остальное электрическое оборудование.

— То, что я предпринимаю для экономии электроэнергии,— рассказывает далее тов. Ягубов,— доступно каждому водителю. И не случайно наши водители — стахановцы и лунинцы сэкономили в первом полугодии 1949 года миллионы киловатт-часов электроэнергии. Жаль только, что до сих пор обезличены показатели этой работы. Нужно установить счетчики на каждой машине. Это будет способствовать борьбе за новые успехи по экономии электроэнергии.

Стахановский опыт диктует водителям троллейбуса следующие основные правила:

не нагонять впереди идущей машины, ибо это приводит к лишним пускам; внимательно подъезжать к стрелкам и пересечениям; не продвигаться на запрещающий сигнал светофора; не злоупотреблять пневматическими тормозами; не допускать излишнего открывания и закрывания дверей; не держать на стоянке включенными электротормоза.

Весьма существенным источником экономии на городском транспорте является борьба за сбережение резины и удлинение сроков ее службы. Коллектив баллонного цеха Третьего троллейбусного парка еще в начале года поставил перед собой важную задачу — путем хорошей профилактики и правильной эксплоатации добиться пробега ходовой резины до 55 тысяч километров. По инициативе баллонщиков в парке установлен такой порядок: после возвращения с линии каждая машина, направляющаяся в ночной профилактический осмотр, прежде всего подвергается тщательной проверке дежурным баллонщиком. Профилактические мероприятия обеспечивают продление срока службы ходовой резины. Баллонщики заключили с водителями договоры, взаимно обязавшись помогать друг другу. Каждый водитель по договору обязался улучшить уход и эксплоатацию закрепленной за ним ходовой резины.

А. Ягубов — один из тех водителей, кто крепко верен своему слову. В чем заключается его метод сохранения резины? Тов. Ягубов, трогая троллейбус с места, делает это плавно, набирает скорость не слишком быстро, избегает резких торможений, которые вызывают преждевременный износ шин. Подъезжая к остановке, он ставит машину в такое положение, чтобы ее баллоны не терлись о борты тротуара. Наблюдает за тем, чтобы салон не перегружался, ибо перегрузка машины вредно отражается на камерах и шинах. К сожалению, еще нередки случаи, когда резина выходит из строя из-за технической неисправности троллейбусов на линии. В частности, это происходит в результате трения баллонов о болты стяжных хомутов рессор. На машине Ягубова таких дефектов не бывает, так как он на конечных остановках осматривает свой троллейбус и зачастую лично устраняет мелкие дефекты. Он тщательно ухаживает за резиной, следит за тем, что бы в пазах покрышек не застревали посторонние предметы.

Метод Ягубова по экономии резины используют многие водители. Они совершенствуют этот метод и добиваются новых успехов. Так, водитель Третьего троллейбусного парка М. Одиноков довел пробег резины на своей машине до 80 тысяч километров.

— В марте 1948 года,— говорит тов. Одиноков,— я получил шесть новых покрышек.

При сборке резины я проверил камеры на воду, внимательно осмотрел вентили и золотники, выбрал флеппы ровные и гладкие без складок и рубцов. Между внутренней частью покрышки и камерой засыпал тальк. После сборки баллонов их накачали точно до 5,5 атмосфер, установили одинаковое давление в шинах, смазали гайки, штуцеры и шпильки ступиц. После установки баллонов я отрегулировал тормоза на одновременное их действие на все четыре колеса. Нужно иметь в виду, что если бу-

дут, например, затянуты тормоза задних колес и отпущены передние, то задние покрышки будут изнашиваться значительно быстрее. То же произойдет при затяжке одной стороны, поэтому важно тормоза отрегулировать равномерно. Нужно бдительно следить за исправной работой тормозных камер, за состоянием сальников ступиц. Масло из фланцев ступиц, попадающее иногда на баллоны, разъедает резину, ведет к растрескиванию бортов покрышки и снижает ее эластичность. Заметив просал, я сейчас же заменяю ступицу и обязательно промываю баллон теплой водой.

В процесе работы на линии я заметил, что внутренние баллоны имеют больший нагрев и, следовательно, больший износ. Меняя места баллонов, я добился равномерного износа протекторов. При малейшем снижении давления в шинах сейчас же подкачиваю воздух. Один раз в три месяца делаю переборку баллонов — перевертываю покрышки на диске. При работе на линии я придерживаюсь метода эксплоатации резины, предложенного тов. Ягубовым.

Со своей стороны, даю совет молодым водителям: не занимайтесь лихачеством, не выезжайте на линию с неисправными и неправильно отрегулированными тормозами, не перегружайте машины и резко не тормозите.

Каждый водитель может и должен использовать все возможности для удлинения пробега и сбережения ходовой резины.

ОБМЕН ОПЫТОМ ПЕРЕДОВИКОВ

Распространять передовой опыт призваны стахановские школы. Для руководства ими на городском транспорте привлечены лучшие стахановцы, пользующиеся уважением и авторитетом среди водителей, кондукторов и ремонтников.

Технической базой таких школ явились учебные кабинеты, созданные в троллейбусных парках и трамвайных депо Москвы.

Хорошо оборудован технический кабинет Первого троллейбусного парка. Здесь по инициативе старого транспортника И. Г. Илюкова представлены действующие модели агрегатов и аппаратуры троллейбуса. Стенды учебного оборудования наглядно демонстрируют устройство, взаимодействие частей и работу всей новейшей троллейбусной техники. Инженеры и рабочие парка помогли изготовить сложные модели и стенды.

За шесть месяцев в этом кабинете повысили свою квалификацию и успешно выдержали технические экзамены свыше 100 водителей.

Обычно в стахановской школе обучается 10—15 человек. Одна из первых стахановских школ на троллейбусном транспорте организована по инициативе Александра Ягубова.

Он прочитал ряд лекций о том, как его бригада принимает и сдает троллейбус, о своем опыте управления троллейбусом на линии, о способах экономии электроэнергии и резины, о безопасности движения.

Эти лекции вызвали у водителей большой интерес. Выявилась необходимость организации стахановских школ и на других маршрутах. Постепенно они были созданы почти на всех троллейбусных линиях столицы.

Водитель Анатолий Бученков, также являющийся одним из организаторов стахановских школ, в ряде своих лекций изложил сущность метода борьбы за удлинение пробегов машины между ремонтами № 1.

В первой лекции он рассказал, как производить ежедневный осмотр машины, предупреждать неполадки, добиться отличной работы всех бригад. Вторую лекцию он посвятил своему опыту эксплоатации троллейбуса на ли-

нии. Он приводил расчеты, доказавшие реальность его метода по удлинению пробега машины между ремонтами № 1.

Слушатели лекций Бученкова последовали его примеру и практически выдержали экзамен — удвоили межремонтный пробег на своих машинах.

На помощь стахановским школам пришли инженеры. Теперь после лекций стахановцев во всех школах выступают инженеры или техники и обобщают стахановский опыт, подкрепляя его техническими расчетами и новейшими данными.

Инженеры Третьего троллейбусного парка помогают лекторам-стахановцам составлять конспекты, производить технические опыты. В результате стахановец имеет возможность проиллюстрировать лекцию не только показателями своей практической работы, но и материалами, полученными в техническом кабинете.

Выступая в стахановской школе, водитель троллейбуса тов. Фаянс посвятил лекцию способам удлинения сроков службы отдельных агрегатов машины. Он приводил примеры из собственной практики, из опыта лучших водителей московского троллейбусного транспорта. Тов. Фаянс выдвинул ряд интересных вопросов, связанных с работой не только водителей, но и ремонтников. Это помогло слушателям школы более плодотворно участвовать в ремонте № 1, шире применять лупинские методы.

Стахановец тов. Синетов подробно разработал метод повышения эксплоатационной скорости троллейбуса. Он проанализировал работу двух водителей — передового стахановца и молодого неопытного водителя. Изучив их работу, тов Синетов сумел вскрыть неиспользованные резервы, наметить пути повышения эксплоатационной скорости, способы удлинения межремонтных пробегов. Свои мысли и расчеты он изложил в специальной лекции.

Успешно проходят занятия, посвященные разбору отдельных аварийных случаев. Такие занятия обычно проводятся с участием инженеров и работников ОРУДа.

Надо подчеркнуть, что разбор аварийных случаев многому научил водителей. Об этом свидетельствуют цифры снижения аварийности на московском городском транспорте.

В первое время в программу занятий включалось не больше двух-трех тем. Руководители школ объясняли это нехваткой лекторов.

Оказалось, что теперь ни одна стахановская школа не испытывает недостатка в лекторах-стахановцах.

В школе, которой руководит Ягубов, при его участии разработана программа занятий, рассчитанная на шесть месяцев. По просьбе слушателей подготовлены лекции о профилактическом осмотре подвижного состава, о сооружениях и технических средствах троллейбусного транспорта, об электрохозяйстве, об организации движения троллейбусов на линии. Последней теме посвящен ряд лекций: «Дороги, путевые знаки и стрелки», «Организация выпуска троллейбуса на линию», «Составление расписаний», «Скорость движения», «Часовая троллейбусная сеть и связь».

С лекциями на эти темы выступают также и другие стахановцы, инженеры и техники, использующие конкретные примеры из работы маршрутов и парков. Наибольшим успехом пользуются те лекции, которые сопровождаются показом стахановского опыта не только на моделях, но и на машинах.

До последнего времени занятия несколько тормозились тем, что в школах обучались работники с неодинаковой технической подготовкой. Тогда лекции стали готовить отдельно для квалифицированных работников и для новичков.

Слесарь Первого парка Г. Беглов, новатор производства со своими учениками.

Сначала учитывалась успеваемость учащихся в целом, но затем выявилась необходимость в индивидуальном учете знаний каждого слушателя.

Теперь в стахановских школах проводятся специальные беседы, выявляющие знания каждого слушателя, его запросы и предложения.

Успеваемость водителей и кондукторов заметно сказалась на их практической работе.

Например, водитель Грибов и Смирнова считались отстающими на маршруте. Систематически посещая стахановскую школу, перенимая передовой опыт, они заметно подтянулись и вышли в число передовых. Такую же пользу приносят стахановские школы кондукторам и ремонтникам. Кондукторы Нагорная, Костромина и Кирилина, ознакомившись в школе с опытом стахановки кондуктора Рудницкой, стали перевыполнять планы сбора выручки, образцово обслуживать пассажиров. Слесари-пневматики Акимов и Фомин, закончив стахановскую школу, выполняют по полторы-две нормы в смену. Токарь ремонтного завода Космин до обучения в школе имел 3-й разряд. После учебы в стахановской школе он получил 4-й разряд и теперь изо дня в день вырабатывает по две нормы в смену. Таким образом на многих троллейбусных маршрутах подтянуты до уровня передовых все ранее отстававшие работники.

Стахановские школы на троллейбусном транспорте теперь организованы по профессиям — отдельно для водителей, кондукторов, слесарей, токарей и т. д.

За год здесь прошли учебу более 300 человек, ставших стахановцами, овладевших высокой производственной культурой.

В последнее время регулярно проводятся совещания руководителей стахановских школ. Такие совещания дают возможность обмениваться передовым опытом организации учебы, подготовки лекций, учета успеваемости.

Заслуженное признание на московском городском транспорте получил опыт индивидуального обучения молодых работников лучшими стахановцами.

Инициаторами этой формы учебы выступили стахановцы 1-го троллейбусного маршрута. Лучшие водители тт. Ракитянский, Старовойтов, Булатников и Сидорович взяли индивидуальное «шефство» над новичками-водителями. Примеру этих стахановцев последовали многие ква-

Водитель М. П. Галахов — по его почину квалифицированные водители стали брать шефство над молодежью.

лифицированные водители. Молодежь получила опытных руководителей, терпеливо и настойчиво показывающих лучшие приемы стахановского труда.

Тов. Ракитянский в кабине курсирующего троллейбуса показывает ученику, как плавно производить пуск и торможение машины, использовать накат, умело объезжать препятствия. После каждого рейса опытный водитель разъясняет своему «подшефному» допущенные ошибки.

Водитель Старовойтов сначала сопровождает своего ученика пешком по линии, знакомит его с трассой, с контактной сетью, с опасными участками, а потом уже приступает к обучению в кабине троллейбуса.

Стахановец тов. Булатников прежде всего привлекает новичка к участию в ремонте троллейбуса. Так, обучаю-

щиеся практически изучают все агрегаты и детали, их взаимодействие, приобретают необходимые навыки для исправления неполадок в машине. Только после этого Булатников приступает к обучению новичков на линии.

Надо отметить, что многие передовые стахановцы троллейбуса, в том числе и Ягубов, считают обязательным для молодого водителя практический стаж работы на ремонте, прежде чем доверить машину новичку. По мнению стахановцев, именно во время ремонта ученик детально изучает машину, получая необходимые знания для устранения возможных технических неисправностей во время рейса.

Теперь «шефы»-водители обучают молодежь, сочетая все эти три метода, дополняя их своим личным опытом учебы.

«Преподаватели» соревнуются между собой, добиваясь лучшей успеваемости своих учеников.

Курс обучения считается законченным, когда ученик становится стахановцем.

Такие методы индивидуального обучения кадров в порядке соревнования широко распространены и среди ремонтников. Квалифицированные слесари и токари обучают отстающих, отчитываясь перед коллективом цеха о выполнении своих обязательств.

Интересный опыт взаимного обучения водителей и ремонтников накоплен во Втором троллейбусном парке по инициативе бригадира слесарей-электриков Георгия Евтихова. Этот лучший слесарь-электрик обратился к водителям с предложением передать им свой опыт правильной эксплоатации электрооборудования. Водители с интересом слушали беседы опытного ремонтника о том, как нужно добиваться удлинения сроков службы электрооборудования. В свою очередь он попросил водителей поделиться с его бригадой опытом, который помог бы ремонт-

никам повысить качество их работы, учитывая замечания и требования линейных работников.

Такой взаимный обмен опытом привлек значительное число водителей и слесарей. Ремонтники с интересом обсуждали замечания водителей об особенностях эксплоатации машин и требованиях, предъявляемых линейными работниками к ремонтным бригадам.

Таким образом по инициативе тов. Евтихова возникли кружки, в которых совместно обучаются водители и ремонтники, помогающие друг другу добиваться высокой производственной культуры.

Большую пользу на троллейбусных линиях приносят ежедневные производственные «летучки». Так называются 20-минутные совещания водителей и кондукторов, ежедневно созываемые во время конца первой и начала второй смен. Значение таких «летучек» заключается в том, что они раскрывают производственные особенности текущего дня. Водители и кондукторы рассказывают об ошибках и успехах в часы своей смены, предупреждают о препятствиях, встречающихся в пути, сообщают о замеченных неполадках, обмениваются опытом. «Летучки» продолжаются недолго, но они помогают водителям и кондукторам своевременно исправлять ошибки, успешно бороться за выполнение дневного плана. Такие «летучки» особенным успехом пользуются на 1-м, 5-м и 8-м маршрутах.

До недавнего времени производственные совещания в Третьем троллейбусном парке проходили вяло. Теперь здесь производственные совещания созываются систематически и вызывают большой интерес среди работников парка. Если раньше такие совещания обычно посвящались общим вопросам производства, то теперь ставится на обсуждение один конкретный наиболее волнующий вопрос, связанный с задачами сегодняшнего дня. Эти производственные совещания характерны значительным чи-

слом выступающих, вносящих ценные производственные предложения. На следующем совещании сообщается о выполнении этих предложений. Убедившись в действенности производственных совещаний, работники парка увидели всю силу этого важного органа проявления рабочей инициативы и тщательно готовятся к своим выступлениям.

С докладами о собственной работе выступают лучшие стахановцы, обычно рассказывающие о ценном опыте, имеющем большое значение для всего коллектива. Опыт борьбы за максимальный пробег машины, за соблюдение графика движения, выполнение плана перевозок обогащает коллектив, помогает предупреждать ошибки, подтягивает отстающих.

В Первом троллейбусном парке, а вслед за тем и на других предприятиях московского городского транспорта широкое распространение получили наглядные методы передачи стахановского опыта. На стендах вывешиваются чертежи и фотоснимки, показывающие конкретные примеры успешного опыта передовых бригад.

Стали широко практиковаться встречи стахановцев Московского трамвая и троллейбуса. Передовые люди городского транспорта столицы обмениваются лучшим производственным опытом, развертывают социалистическое соревнование за внедрение высокой производственной культуры, за образцовое обслуживание пассажиров, за использование всех внутренних резервов.

ИНЖЕНЕРЫ И ТЕХНИКИ ПОМОГАЮТ НОВАТОРАМ

Не подлежит сомнению, что ягубовские бригады в трамвайном и троллейбусном хозяйствах не смогли бы добиться отличных результатов, если бы их не поддержал весь коллектив работников электротранспорта. В связи

с этим почетные задачи встали перед инженерно-техническими работниками, которые должны помогать стахановцам-новаторам внедрять новую технику на производстве.

Новые методы вождения трамваев и троллейбусов, повышение их эксплоатационной скорости потребовали коренного усовершенствования ряда производственных процессов, разработки новых конструкций оборудования, агрегатов и деталей. Изобретатели и рационализаторы вносят много ценных предложений, осуществление которых значительно способствует трудовым достижениям трамвайных и троллейбусных бригад на линии.

Газета «Московский трамвай» сообщает, что конструкторы завода «Динамо» имени Кирова разработали схемы электрооборудования с автоматическим пуском для проектируемых Министерством транспортного машиностроения новых трамвайных вагонов. Схемы нового электрооборудования предусматривают применение быстроходных тяговых двигателей, обеспечивают полную автоматизацию режимов пуска и электроторможения. Новая конструкция позволяет использовать большие ускорения и замедления, повышая тем самым техническую и эксплоатационную скорость вагонов. Эти вагоны будут снабжены надежными тормозами, исключающими возникновение «юза».

Интересное предложение разработали инженеры тт. Костровицкий и Краузе. Известно, что правильно производимая смазка рельсов на кривых малых радиусов дает большой эффект, увеличивая срок службы рельсов и уменьшая износ ходовых частей вагонов. Инженер Костровицкий предложил уложить в желоба обоих рельсов перед кривой войлочные ленты длиной не менее длины окружности вагонного колеса. Войлочная лента, напитанная смазкой, будет продолжительное время смазывать гребни бандажей колес, которые в свою очередь разнесут смазку по желобам кривой. Инженер Краузе сконструи-

ровал небольшую тележку в виде тачки с бачком для смазки. Колесо тележки по обеим сторонам имеет войлочные диски. Напитавшись смазкой, эти диски переносят ее на стенки жолоба.

На московском трамвайном транспорте уже внедрены сотни рационализаторских мероприятий, направленных на удлинение межремонтных пробегов поездов, на оказание технической помощи бригадам отличного качества.

Ряд смелых рационализаторских предложений осуществлен и на столичном троллейбусном транспорте. Только за период смотра, проведенного в первом полугодии 1949 года, поступило 360 предложений, дающих около 1 миллиона рублей годовой экономии.

Один из лучших рационализаторов троллейбусного хозяйства инженер А. М. Земсков усовершенствовал конструкцию головки токоприемника. Ее применение дает возможность проезда узлов контактной сети на повышенных скоростях, без схода штанг с контактного провода. Испытания показали значительные преимущества головок новой конструкции: скорость проезда пересечений возрастает с 5—8 километров до 20—25 километров в час. При этом резко сокращается количество пусков троллейбуса, предупреждается аварийность. Тов. Земсков является так же автором простого и остроумного прибора для измерения люфта трансмиссии.

Инженеры Первого троллейбусного парка тт. Русов и Горелов сконструировали мощный вакуумнасос для механической уборки салонов троллейбусов. Эта установка позволяет производить уборку салона в 12 раз быстрее, чем вручную, обеспечивает высокое качество работы.

Инженер тов. Молодых улучшил схему управления троллейбуса МТБ-82, которая предупреждает образование аварийных положений при нечеткой работе отдельных электрических аппаратов.

Инженеры Московского авиационного института решили серьезную задачу по замене существующей червячной передачи в приводе троллейбуса глобоидальной передачей.

Последняя обладает ценными особенностями: передаваемая мощность ее в 4—6 раз больше обычной червячной тех же размеров, а потери в передаче примерно вдвое меньше. Предварительные данные испытаний говорят о том, что пробег глобоидального редуктора троллейбуса можно довести в среднем до 150—200 тысяч километров.

Инженеры Второго троллейбусного парка тт. Рубинский и Жуков сконструировали установку стеклоочистителей на машине МТБ-82. Инженеры тт. Хавин и Вольвак разработали способ борьбы с течью крыш троллейбуса.

Инженеры и техники, совершенствуя агрегаты и детали оборудования троллейбусов, преследуют цель: создать наиболее благоприятные условия для высокопроизводительной работы стахановских бригад.

В последнее время закончены испытания троллейбусов, оборудованных автоматическим пуском тягового двигателя. Это мероприятие улучшит условия труда водителей, увеличит эксплоатационную скорость машин, уменьшит расход электроэнергии и удлинит срок службы силовой передачи.

Разработана и внедряется новая конструкция пусковых сопротивлений, являющихся одновременно отопительными приборами салона троллейбуса в зимнее время.

Инженеры и техники оказывают большую помощь рабочим-рационализаторам. Слесарь-электрик Первого троллейбусного парка тов. Беглов разработал несколько рационализаторских мероприятий, в том числе приспособление для шлифовки пальцев реверсора, предложил эффективный метод крепления корпуса пусковых сопротив-

лений на троллейбусах. Внедрить эти мероприятия ему помогли инженеры и техники парка. Слесарь трамвайного депо им. Апакова тов. Матвеев под руководством технологов изготовил пневматический домкрат небольшого размера, хорошо зарекомендовавший себя в работе. Слесарь Сокольнического вагонно-ремонтного завода тов. Юлаев изменил и улучшил технологию изготовления фрамуг для раздвижных дверей модернизированных вагонов. Весь процесс изготовления фрамуг он организовал по-новому: сделал приспособление, которое дает возможность сразу комплектовать все детали (совершенно исключая длительную операцию разметки), сверлить одновременно несколько отверстий и тут же благодаря предварительной комплектовке делать подгонку, причем более точную и быструю. Изготовление фрамуг по методу тов. Юлаева ускоряется более чем в три раза, а качество их улучшается.

Свои старания новаторы техники городского электротранспорта направляют на дальнейшее повышение производственной культуры. Однако на конференциях рационализаторов и изобретателей троллейбусного и трамвайного хозяйств установлено, что до сих пор еще далеко не в полной мере используются возможности для внедрения ценных мероприятий по улучшению работы городского транспорта. Инженерно-техническим работникам предстоит еще много сделать, чтобы не остаться в долгу перед стахановскими бригадами, развернувшими соревнование за отличное обслуживание пассажиров.

Цена 1 руб.